

ИЮНЬ 2004
ИЗДАЕТСЯ С 1991
МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем
ISSN 0869-5628
9 770869 562049 06
ПРЕМЬЕР-ТЕСТ
XT660 – R и X:
ЭНДУРО и МОТАРД
СКУТЕР ИЛИ БАЙК?
GILERA DNA
ПОКОРИТЕЛЬ ПУСТЫНИ
«МАКАКА» ПО-ЯПОНСКИ
ЧАЩЕ – НЕ ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ
ЗАЧЕМ НУЖНА ВИЛКА
АЛТАЙСКИЕ ЗАРИСОВКИ
ГОНКИ В БАССЕЙНЕ
ПОЧЕМ БРЕНДЫ?
ПРОДАЮТСЯ ЗНАМЕНИТЫЕ МАРКИ
ТЕСТЫ:
YAMAHA XT660X/XT660R
YAMAHA YBR125
KTM 660 Rally «Factory Replica»
GILERA DNA 180
BM Action 50
«ПЕГАС-31»

Журнал МОТО
№06 (141)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№06 (141)/2004
Issued since 1991 by «Za Rulіom» Publishing House

Тираж номера Circulation 87 500 экз.


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Лев ГАРЯЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725.
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:

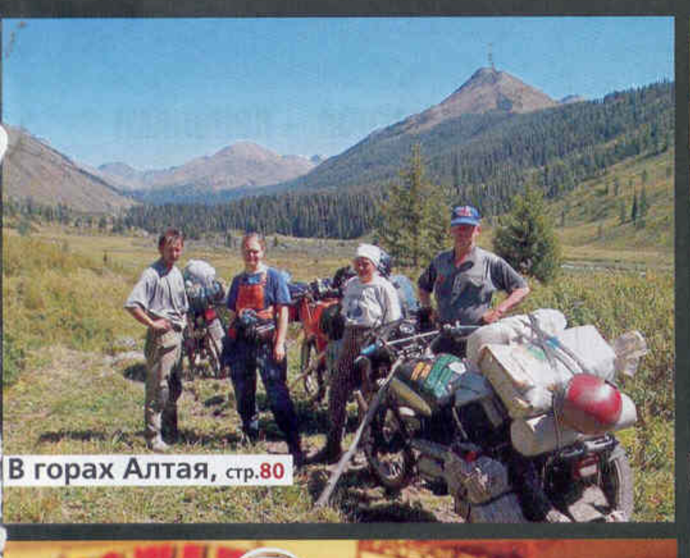

Дачный байк, стр.44
Совкопед, стр.36
Ready To Race, стр.24
Гонки в бассейне, стр.86

ТЕХНИКА



МОТОКЛУБ


О вилках, стр.56

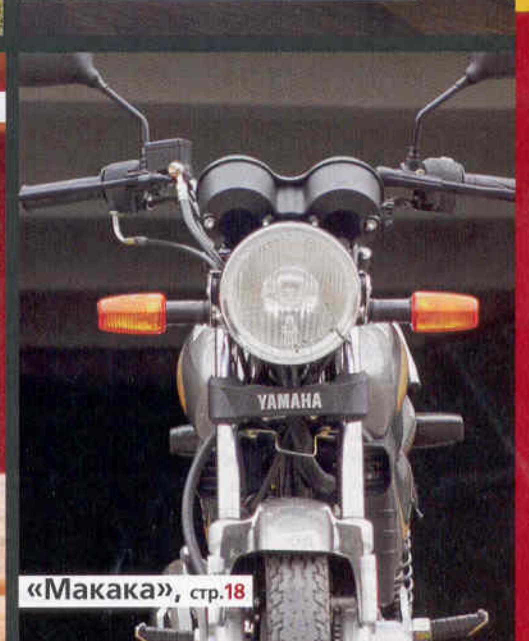


В горах Алтая, стр.80

Двухколесная «Ока», стр.76



На экспорт, стр.40



«Макака», стр.18

МОДЕЛИ:

РЕМЗОНА

СПОРТ



Кастомайзинг, стр.50

МАЛО НЕ ПОКАЖЕТСЯ


Фото Honda

Даже самый массивный неоклассик поддается превращению в гоночный аппарат. Это подтвердила команда энтузиастов из концерна Honda, преобразившая монстроподобный CB1300 в спортивную ласточку. Более того: они выставили машину на популярнейшую в Японии 8-часовую гонку «Сузука». Результат – 30-е место из 52 финишировавших – кажется не очень впечатляющим, но не забудьте, что эта «птичка» оставила за кормой множество чистокровных «экстремалов» типа GSX-R1000. Теперь же Honda планирует выпустить серию подобных аппаратов в дорожном исполнении – по крайней мере, для японского рынка, на котором CB1300 чрезвычайно популярен. В «джентльменский набор», очевидно, войдут и гоночный пространственный маятник задней подвески, и передняя вилка перевернутого типа, и форсированный по крайней мере до 130 л.с. двигатель. Между прочим, Suzuki уже поставляет на местный рынок переделанную в гоночном стиле 70-х годов версию гиперклассика GSX1400.

ЮБИЛЕЙНАЯ КОБРА

Вот уже 10 лет американская компания Cobra, специализирующаяся на глушителях и мотоциклетных аксессуарах, показывает и комплектные шоу-чопперы. В этом году жертвой главного чопперостроителя фирмы Денни Берга стал новейший Kawasaki VN2000. Собственно, он подарил аппарату по имени Mad Kaw лишь двигатель – безжалостно отполированный, отхромированный и окарбюраторенный. Шасси Берг построил в лучших традициях 60-х годов: длиннющая вилка типа Springer, «сухая» (т.е. без задней подвески) рама. Чтобы не портить классический облик, радиатор он запрятал... под седло.


Фото Cobra

ВТОРАЯ ЗАЦЕПКА

Итальянский концерн Piaggio явно не выдерживает конкуренции на китайском рынке с местными компаниями. Основанное еще в середине 1990-х годов в Поднебесной предприятие Piaggio Foshan Motorcycle принесло уже 60 миллионов долларов убытков. Поэтому итальянцы занялись поиском местных партнеров – и нашли их в лице крупнейшей китайской частной мотоциклетной компании Zongshen. Осторожные 32-месячные переговоры завершились созданием совместного предприятия, в котором китайцам принадлежит 45% акций. Специалисты Zongshen получат секреты изготовления современных скутерных двигателей, а Piaggio – обширную сбытовую сеть и необходимые для развития займы, которые берутся «добыть» китайские партнеры. Совместное предприятие будет выпускать около десятка моделей скутеров.

МЕРТВЕЦОВ – ПОПОЛАМ!

Европейская комиссия по дорожной безопасности выдвинула план по сокращению вдвое числа жертв на европейских дорогах к 2010 году. В прошлом году в Европе в дорожно-транспортных происшествиях погибло около 40 000 человек, причем мотоциклисты составили весомые 17% статистики. Ключ к безопасности еврочиновники видят не только в улучшенной организации дорожного движения, но и в том, чтобы мототехника стала безопасней. Одним из первых на призыв откликнулся концерн Honda, взявший «встречное обязательство»: к 2007 году львиная часть мотоциклов и скутеров для европейского рынка получит прогрессивные тормозные системы – с АБС и/или комбинированного типа. Компания также поддерживает курсы по обучению безопасной езде – новички могут получить первые навыки на созданных инженерами концерна электронных симуляторах.


Фото: Honda

И KAWA ТУДА ЖЕ...

Да, здесь Kawasaki отстала от всего «японского квартета»: лишь в этом сезоне она выводит на трассы собственную версию кроссового мотоцикла с 4-тактным 450-кубовым двигателем. Силовой агрегат, развивающий около 60 л.с., оснащен двумя верхними распредвалами и 4-клапанной головкой цилиндра. Рама с трубами прямоугольного сечения весьма походит на ту, что спроектирована для «кроссачей» Kawasaki KX250F/Suzuki RM-Z250. Впрочем, сейчас о совместной работе инженеров двух концернов не сообщается. В этом году новинку выведет на трассы чемпионата Японии Тецуя Мизогучи, ставший годом ранее чемпионом на KX250F. А в продаже 450-кубовый аппарат появится уже к сезону 2005 года.


Фото Kawasaki

ПРОЖЕКТ ИЛИ ПРОЕКТ?

Канадский концерн Bombardier продолжает работать «с дальним прицелом». В прошлом году он выставил на суд пораженной публики мотоцикл образца 2025 года (см. «Мото», №12-2003), теперь же пугает неким безымянным творением, вырвавшимся на свет из секретных проектных лабораторий. Технических сведений – минимум: топливные ячейки в качестве источника энергии, пластиковое шасси (из этого материала – и рычаги подвесок). Буйная фантазия конструкторов видит в этом аппарате... мотовездеход отдаленного будущего.



Фото Bombardier

ATV ИЛИ БАГГИ?



Фото Land Pride

Суперхит американского рынка – машины, которые представляют собой нечто среднее между мотовездеходами и маленькими грузовичками. Свою версию представила компания Land Pride из Канзаса: ее Runabout – скорее миниатюрное багги. Маленькая (масса 330 кг, база 1625 мм) 2-местная машина, в отличие от ATV, оснащена рулем-баранкой и автомобильными педалями. Сзади установлен 390-кубовый 13-сильный двигатель Honda, который через вариатор приводит задние колеса. Подвески – независимые. Аппарат шириной 1370 мм проберется везде, где пройдет мотовездеход. Весомый аргумент в пользу гибрида – и цена: 5495 долларов, то есть это едва ли не самая дешевая 2-местная машина на рынке США.

В ОЖИДАНИИ ДЮКА

Пока большая часть мотоциклистов предвкушает появление на рынке 2-цилиндрового KTM Duke, самые нетерпеливые прибегают к услугам швейцарской компании KMS-Racing. Та берется за достаточно скромную сумму (около 2500 евро) превратить 2-цилиндровый KTM 950 Adventure в дорожную комету по имени LC8 Supermoto. Переделка не сводится лишь к установке 17-дюймовых колес с шоссейной «резиной» да более мощного переднего тормоза. Меняется также весь «обвес» (он берется от серийного 1-цилиндрового KTM Supermoto), а вместо явно лишнего для машины такого типа 22-литрового бензобака устанавливается емкость поменьше – 7,5 или 15 л, в зависимости от аппетита заказчика.



Фото KMS-Racing

ТОЖЕ В «ПАРКЕТНИКИ»

Общая тенденция по превращению туристских эндуро в «паркетники» затянула и английскую компанию Triumph. Она представила обновленный Tiger образца 2005 года. Теперь у машины литые колеса, «обутые» в бескамерные шины. Рулевое управление стало гораздо «острее»: угол наклона рулевой колонки уменьшен с 28 до 25,8 градусов, а вылет – с 92 до 87,9 мм. Изменены и настройки подвесок. Силовой агрегат – рядная «тройка» рабочим объемом 955 см³ и мощностью 105 л. с.



Фото Triumph

УШЕЛ СОЗДАТЕЛЬ «ДИАГОНАЛИ»

14 апреля ушел из жизни испанец Антонио Кобас, технический директор команды Camel Honda Racing. А всему мотомиру



Фото Camel Honda Racing

он известен прежде всего как создатель современной диагональной рамы. Антонио применил алюминиевую «диагональ» на гоночных мотоциклах Kobas еще в начале 80-х годов. Затем Кобас работал техническим директором в гоночных командах, созданных под патронатом Honda; не раз его подопечные – Сито Понс и Алекс Кривиль – выигрывали чемпионаты мира. Антонио слег еще в середине прошлого года, но продолжал помогать команде готовить мотоциклы, общаясь через Интернет. Ему было всего 52 года.

НОМЕРОМАНИЯ

Если принятые несколько лет назад решения о необходимости регистрации внедорожников и снегоходов были восприняты мотонаселением России спокойно (видимо, из-за малого количества такой техники), то проект постановления мэрии Москвы о регистрации в ГИБДД мопедов-скутеров задел «за живое». Если постановление вступит в силу, то скутеры придется ставить на учет, а владельцам учиться на курсах и затем сдавать экзамен на специальные водительские права. Кроме всего прочего, им, возможно, «светит» и ОСАГО.

Хотя создатели закона руководствуются благородными мотивами (повышение безопасности и снижение количества угонов), непонятно, как на практике будет осуществляться «легализация» мопедов и скутеров, которых в руках населения находится сотни тысяч. А ведь при продаже не выдавалось никаких документов.

Кстати, по прогнозам продавцов мототехники, из-за «номеромании» могут подорожать все вновь продаваемые мопеды и скутеры.

Александр ВАРЛАМОВ

ДОЛОЙ ПУСТОТЫ!

СЛУХИ И ЯВЬ О НОВИНКАХ APRILIA

Боссы Aprilia любят подчеркивать, что их концерн – единственный в Европе, выпускающий полную гамму мототехники в диапазоне от 50 до 1000 см^3. Ох, лукавят синьоры... Взгляните, что у них за мотоциклеты: 50 см^3, 125, а дальше – скачка по кочкам! Следующая – 650-ка пусть и в двух версиях, а потом – «литры», «литры», «литры»... Не потому ли приходится рекламировать скутер на больших колесах Scarabeo как... «автоматический мотоцикл».

Но и в гамме Scarabeo до недавних пор зияла дыра: за 200-кубовой моделью сразу следовала 500-кубовая. Пришлось восполнять пробел – на рынок выходит 250-кубовая модификация с мотором жидкостного охлаждения мощностью 21 л. с. против 14 л. с. у той прежней «200» (что «вписывалась в калибр» лишь формально – на самом деле в ней лишь 176 см^3). Прирост мощности заставил конструкторов усилить раму. Тормозная система – комбинированная, дисковые тормоза обоих колес приводятся в действие одним рычагом. Новинка появится сразу в двух модификациях: стандартной для города (с ветровым стеклом) и GT – для дальних поездок (с полуобтекателем). В Италии оба варианта машинки стоят одинаково – 3990 евро.

Маркетологи Aprilia заметили пугающую тенденцию: конструкторы слишком уж увлеклись скутерами помпезными и дорогими. И команда инженеров получила задание спроектировать нечто спортивное, городское и в пределах 3 000 евро. Результат получил имя Sportcity. Скутер на 15-дюймовых колесах изящен и воздушен, в отличие от традиционных «большеколесников», обыгрывающих тему «а я тевтонский рыцарь». На выбор два силовых агрегата: 125-кубовый (15 л. с.) и 200-кубовый (21 л. с.). Ходовая часть «серьезная»: дисковые тормоза (диаметр переднего – 260 мм, заднего – 220 мм), передняя вилка – «телескоп» с несущими трубами диаметром 35 мм, задняя подвеска на двух регулируемых амортизаторах.

Но куда больше будоражат воображение слухи о перспективах 450-кубового 2-цилиндрового двигателя. Он уже «нашел приют» в шасси мотарда Aprilia SVX4.5. Полным ходом идут испытания кроссового мотоцикла MXV4.5. V-образная «двойка» развивает 70 л. с. при 14 000 об/мин. Рама – такая же, как у мотарда: пространственная алюминиевая конструкция, к которой крепятся двигатель и задняя подвеска; передняя часть из стальных труб, соединенная с рулевой колонкой. Далее грядет и версия эндуро (возможно, она будет омологирована и для использования на дорогах). Все семейство, взявшись за руки, появится в продаже в 2005 году.

И еще одна дразнящая воображение весть из недр концерна: возможно, 450-кубовая «двойка» пропишется и в шасси... спортбайка! Такой «легковес» станет достойной заменой для безвременно почившего Aprilia RS250, «убитого» экологическими нормами. Учтите, что бешеный «твин» по размерам немногим больше, чем старый 1-цилиндровый 2-тактник. 70 л. с. на 140 кг – та еще будет штучка!

Фото Aprilia и MCN



Aprilia Scarabeo 250



Aprilia Sportcity



Aprilia MXV4.5

СВЕТИТЬ ВСЕГДА!

Один из ведущих технических вузов мира, Массачусетский технологический институт (так сказать, американская «Бауманка») ежегодно присуждает премии Лемельсона за самые выдающиеся изобретения. В этом году лауреатом стал Ник Холоньяк, изобретатель светодиода. Эти устройства обладают фантастическими достоинствами – легкостью, малым энергопотреблением, скоростью срабатывания, не боятся ударов, – и уже нашли



Фото Yamaha

прописку в сигнальных системах многих мотоциклов. Холоньяк сделал свое изобретение во время работы в General Electric, сейчас он – профессор в университете Иллинойса. Престижная премия – не только почет, но и круглая сумма в полмиллиона долларов!

КРАСОТА НАГОТЫ

Два года назад боссы небезызвестной итальянской компании бросили клич: «Спроектируйте Ducati вашей мечты!». Причем с одной интересной оговоркой: не обязательно мотоцикл – ведь компания начинала когда-то с производства радиоприемников, и кто знает, куда занесут ее требования современного рынка. Поэтому главные призы (ни много ни мало – новенькие спортбайки) разыгрывали сразу в двух категориях: мотоциклы и, соответственно, немотоциклы. Трудно, сказать, чем покорил высокое жюри брутальный Flat Red немца Емса фон Брауха, но именно ему достался «самый-самый» главный приз. Видимо, дизайнер попал в струю новомодного течения: безжалостно срубать с мотоцикла все, что не нужно непосредственно для езды. Если так, то Flat Red заслужил свое: этот принцип в нем доведен почти до абсурда. А в категории «немотоциклов» первую премию взял английский дизайнер Стив Гаммер. Его проект – искусственное сердце с десмодромным приводом!



Фото Ducati



КОМБЕЗ ИЗ КЕНГУРУ

Отличная новость для ценителей хорошей мотоодежды. Компания «Максималь», официальный импортер Yamaha, заключила эксклюзивное соглашение с итальянской фирмой Arlen Ness, лидером в производстве высококачественной экипировки для мотоспорта и мототуризма. В ассортименте Arlen Ness широкий выбор изделий из кожи кенгуру, бычьей кожи и текстиля. Пользоваться комбинезонами этой марки не гнушаются многие пилоты MotoGP, в том числе гонщики Kawasaki Шинья Накано и Алекс Хорманн.

НЕТ – КАРБЮРАТОРАМ!

Переход итальянских мотоциклов Moto Guzzi на впрысковые системы питания завершен с появлением круизера среднего формата Nevada Classic 750 I.E., пришедшего на смену «карбюраторной» Nevada. Несмотря на очевидное сходство с «предком», машина значительно обновлена – специалисты компании утверждают, что переработано 87% узлов и деталей. Наиболее заметные внешние отличия – новые бензобак и седло, иное оформление хвостовой части. Впрыск топлива прибавил лишь две «лошадки» 750-кубовой «двойке»: она развивает 48 л. с. при 6800 об/мин. Зато машина с легкостью вписывается в экологические стандарты Евро-2. Как и прежде, аппарат очень привлекателен для новичков и женщин: ведь он весит всего 184 кг (а для круизера это совсем немного), высота по седлу – 760 мм.





Фото Moto Guzzi

РУССКАЯ HONDA

Представители Honda Motor Co., LTD в России объявили о создании в Москве дочерней компании – ООО «Хонда Мотор РУС». Фирма станет генеральным импортером автомобилей, мотоциклов и силовой продукции марки Honda на территории РФ.



Руководители Honda Motor уверены: отмена налога с продаж и снижение НДС в России обеспечат экономический рост в стране, что приведет к увеличению емкости автомобильного и мотоциклетного рынков.

Существующие дистрибьюторы и дилеры станут равноправными дилерами, а снятие с них проблем ввоза техники должно благоприятно отразиться на удовлетворении запросов клиентов.

КИЛЛЕР НА МОТОЦИКЛЕ

В апреле столицу потрясло убийство гендиректора группы рекламных компаний New Found Quality (NFQ) Бориса Гольдмана. Исполнителем стал 24-летний безработный



Фото lenta.ru

Максим Коньков. Он подъехал на мотоцикле Suzuki к остановившемуся на светофоре Volvo бизнесмена, положил на крышу машины рюкзак с бомбой и собирался уже было дать деру, но заказчикам, видимо, лишний свидетель был не нужен. Прогремел взрыв, «догнавший» и мотоциклиста. Погибли четверо человек – Гольдман, его охранник, водитель и юный киллер. Степень причастности Конькова к заказному убийству («слепой» исполнитель?) выясняется.



Алан КАТКАРТ, Великобритания,
фото Пола БАРШОНА и Фридмана КИРНА

БЮРГЕР-ЭНДУРО

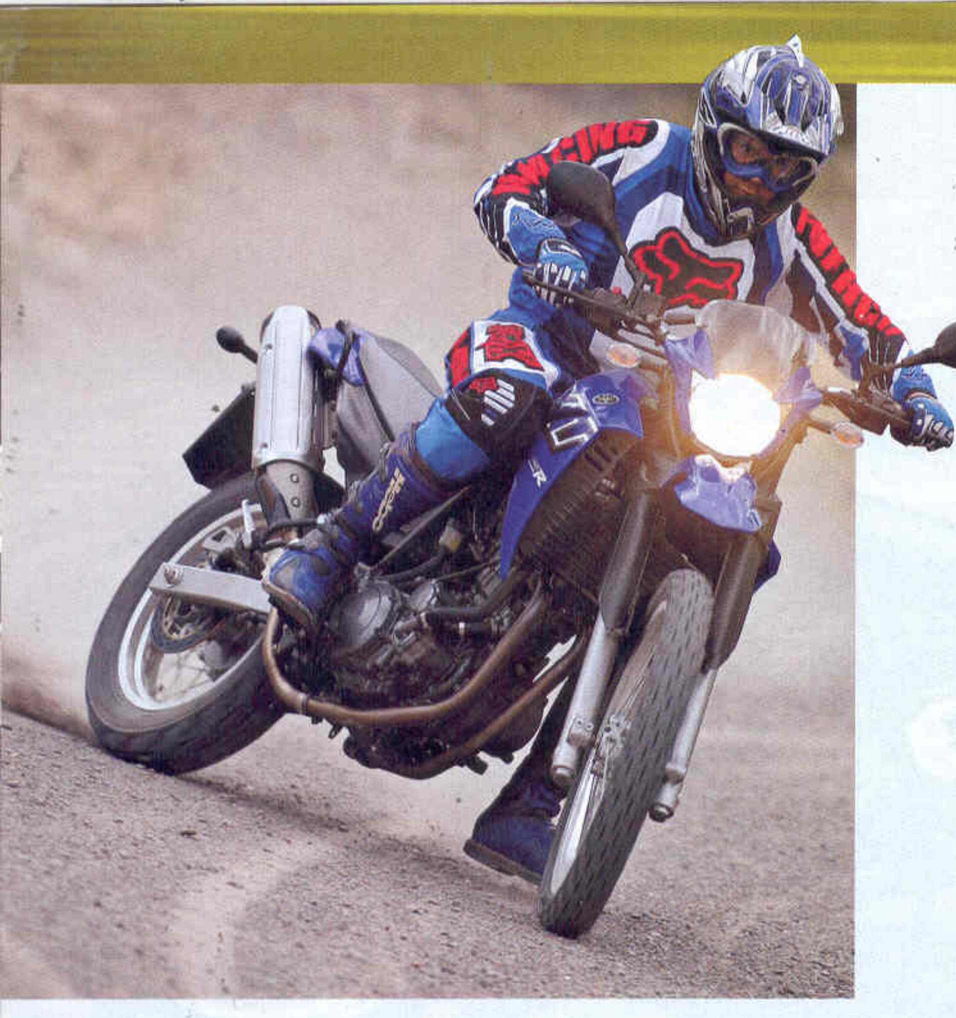
НОВЫЕ ВЕРСИИ ЗНАМЕНИТОГО ВСЕДОРОЖНИКА

YAMAHA XT660X/XT660R, мотард/эндуро

Год выпуска **2004** | Двигатель **660 см³** | Мощность **48 л. с.**

Масса **173/165 кг**

Юбилей наступит через год: 1 июля 2005 года отпразднует 50-летие мотоциклетное подразделение Yamaha, самое продуктивное из японской моточетверки.



ПОДРОБНОСТИ

На счету мотодепартамента такие выдающиеся разработки, как R1, TDM, TMax, WR/XTZ400, RD250/350LC и т. д. Среди этих и других семейств моделей, многие из которых копировали (ладно, имитировали) производители-конкуренты, особое место занимает современный городской эндуро.

После второй мировой войны английские и итальянские мотопроизводители выпускали 4-тактные скрэмблеры, которые поддавались переделке в эндуро. Шведские марки Husqvarna, Lito и Crescent создали в начале 60-х легкие кроссовые мотоциклы. Но современный внедорожный байк появился, когда Yamaha представила первую 2-тактную 1-цилиндровую 250-кубовую модель двойного назначения DT-1 (Dirt Trail). На этом мотоцикле можно было ломиться куда угодно. В нем сочетались возможности дорожника и внедорожника, что в конце 60-х превратило DT-1 – а это показатель технического и функционального уровня машины – в культовую модель в США.

Еще большую бурю восторгов вызвал первый 4-тактный эндуро Yamaha – XT500, выпущенный в 1976 г. Его назвали мотоциклом нового поколения. Взрывной характер XT сразу же сделал его «мотоциклом для настоящих мужчин» (лозунг рекламной кампании Yamaha того времени). Этот байк создал базу для побед команды Yamaha в классических внедорожных соревнованиях, вроде Baja 1000 и ралли «Париж-Дакар». В знак признания достижений в африканской пустыне модель получила имя Tenere. В последующие годы произошли значительные изменения в конструкции: возросли мощность и крутящий момент (начиная с 1981 года, когда появился XT550), установили дисковые тормоза (1983 год – XT600Z), электростартер (1990 – XT600E), систему жидкостного охлаждения (1991 – XTZ660), более совершенную подвеску и даже балансирный вал, чтобы уменьшить вибрацию 4-тактного мотора. Вместе с «лошадьми» росло и количество клапанов – их было два на XT500, четыре – на XT550, а в 1991 году их число стало пять на модели XTZ660.

Сегодня Yamaha представляет шестое поколение семейства XT. Учитывая растущий спрос на байки супермото, компания представила не одну, а сразу две версии новой модели – XT660X и XT660R. У обеих новый 660-кубовый мотор размерностью 100x84 мм (что на 5 мм больше, чем у XT600, снятого с производства по причине несоответствия нормам шума и выхлопа) с системой впрыска топлива. Двигатель с жидкостным охлаждением и «сухим» картером, верхним распредвалом с цепным приводом. На этот раз ограничились четырьмя клапанами.

Каждая из версий нацелена на свою рыночную нишу. XT-R, по ямаховской традиции, – многоцелевой эндуро, XT-X – городской байк, обреченный стать любимцем курьеров и жителей пригородов. По сути, новый XT – до неприличия европейская модель – произвели-то ее на Belgarda, базе Yamaha в Италии, что расположена через забор с гоночной трассой Монца. Мотоциклы собирают на той же линии, что и байки для MotoGP и чемпионата мира Supersport. Двигатель создан в Болонье инженерами Minarelli (в которой у Yamaha теперь контрольный пакет акций). Там же ставят 43-мм вилку Paioli на модель XT-X (обеспечивающую более жесткую езду, чем вилка байка R с, соответственно, ходом 200 мм против 225 мм), 320-мм плавающий передний



XT660R

диск Brembo с 4-поршневой скобой той же фирмы, 245-мм задний диск с 2-поршневой скобой опять же Brembo, колеса Excel с алюминиевыми спицами и 17-дюймовую дорожную резину Pirelli (передняя – 120/70, задняя – 160/60, – довольно толстая по стандартам эндуро). Замечу, все это итальянские комплектующие.

Но итальянский вариант трубчатой стальной рамы XT-X, установленной изначально на обоих байках, в деталях отличается от шасси XT-R. У первой «асфальтовая» рулевая геометрия с углом наклона вилки 26°, а у эндуро – 27,25°, и вылет 94 мм против внедорожных 107 мм. На R он увеличен большим 21-дюймовым колесом с шиной 90/90 на 1,85-дюймовом ободе при обычном 130/80-17 заднем. Оба обуты в шины эндуро Michelin. Сухая масса модели X, по-моему, избыточна – 173 кг: это ж на один кэгэ тяжелее нового 4-цилиндрового ультрабайка R1! У XT-R показатель чуть лучше – 165 кг. Вместимость бензобака у обоих одинаковая – 15 л. Каталитическая выхлопная система 2-1-2 отвечает нормам Евро 2. Глушители прекрасно дополняют общий вид мотоциклов сзади. Но как бы пассажир не обжигал о них ноги…

Новая «приборка» XT.



Тормоза, вилка – made не in Japan (XT660R).



НЕ ХУЛИГАНЫ

...Это – мистика!.. Возможность оценить оба новых байка появилась во время двухдневного теста в штате Новый Южный Уэльс в Австралии. Аборигены-нытики жаловались на длившуюся целых три года засуху и 40-градусную жару. И вот здесь появился я – тогда и началось: изнуряющее пекло сменилось ливневой феерией, светопредставление произошло как раз в ночь перед испытаниями двух синглов Yamaha. Планы «ямаховцев» дать возможность сравнить два мотоцикла в экстремальных условиях разлетелись в пух и прах. Правда, появились другие не менее экстремальные условия в виде проливного дождя: сперва в ходе 200-км утреннего прохвата на мотарде XT660X через все пробки Сиднея по мосту Harbour, далее по Pacific Highway, а там на пароме через внутренний водный путь Нового Уэльса – реку Хоксбери. Затем маршрут пролег по ее живописным берегам до Wisemans Ferry, где меня ждал обед. После тщетной попытки обсохнуть и согреться (и это в Австралии, в пик местного лета!) пересел на эндуро XT660R и отмахал еще 150 км по бездорожью – дороги превратились в сплошной бурлящий поток. Пожалуйте в грязевые ванны! Простите, но на шинах эндуро я не полез в топкую жижу, а отправился на базу Yamaha Blue Mountain по узким извилистым дорогам пригородов.

Закон подлости: дождь закончился, едва я переступил порог гостиницы...

Итак, какие выводы можно сделать? Сперва о модели X. Руководители Yamaha, не стесняясь, экономят, потому выпустили две версии одного байка. Один нацелен на новый бурно развивающийся сектор рынка, за счет которого они попытаются увеличить продажи, а другой – на старую-добрую клиентскую базу. Однако в сравнении с KTM Duke, XT-X только называется уличным Supermoto и лишь на словах отвечает концепции стри-



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Yamaha XT660R(X)
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	165(173)
Габариты, мм	2240/845/1230 (2175/860/1210)
База, мм	1505(1490)
Высота по седлу, мм	865(875)
Вылет, мм	107(94)
Наклон рулевой колонки, град.	27,25(26)
Объем бензобака/ резерв, л	15/3,5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	SOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	660
Размерность, мм	100/84
Степень сжатия	10
Макс. мощность, л.с. при об/мин	48/6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	58,4/5250
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	полудуплексная, трубчатая, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	43
Ход колеса, мм	225(200)
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и моноамортизатором
Ход колеса, мм	200(191)
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	диск Ø 298(320) мм 2-поршневая скоба
Задний тормоз	диск Ø 245 мм, 1-поршневая скоба
Колеса	спицованные
Передняя шина	90/90-21(120/70-17)
Задняя шина	130/80-17(160/60-17)

тродовского супермотардного сингла. Я не говорю, что на дороге он плох. Высота по седлу 875 мм порадует невысоких водителей, с места пилота открывается отличный обзор дорожного потока, в котором придется лавировать в утренние часы пик. Но на узком сиденье удобно ехать только первые два часа, не больше. Потом чувствуешь дискомфорт. Однако для уличного Supermoto удобство не главный показатель, хотя курьерское братство со мной и не согласится. Подвеска хорошо сбалансирована, ее ходов вполне хватает, чтобы сгладить удары при попадании колес в выбоины. Но и достаточно упругая – поймала заднее колесо Pirelli при выезде из-за единственного сухого поворота, который я умудрился найти за весь день… в 100 метрах от парковки гостиницы!

Рукоятки руля у «дорожника» на 30 мм шире, чем у XT-R, соответственно легко корректировать направление в поворотах на мокрой дороге. Удобная, рациональная посадка и большой угол поворота руля добавляют Yamaha маневренно-



Другая Paioli, другой Brembo, диск Excel – а в целом джентльменский набор для Supermoto (XT660X).



Задний тормоз XT660X.



сти на низких скоростях. Регулируемые рычаги помогут подогнать мотоцикл под водителя. Пятиступенчатая КП четко меняет передачи. Сцепление очень мягкое. Система впрыска топлива обеспечивает хорошую приемистость вкупе с контролируемой работой газом. Все говорит о том, что XT-X – правильный, удобный мотоцикл. Правда, не скажу, что пробуждающий особые чувства…

В отличие от всего, что производится в Австрии, Италии или Великобритании с именем Supermoto, новый Yamaha X «всего лишь» хороший эндуро, над которым изрядно потрудились конструкторы, чтобы превратить его в городской байк. И покупателям не надо бегать, высунув язык в поисках 17-дюймовых колес, резины, другой вилки и прочего для постройки мотарда. Но несмотря на все потуги, XT-X не стал «правильным» Supermoto вроде KTM, Vertemati, VOR, Husaberg, Husqvarna, TM или CCM и новой Aprilia 450. В XT660X столько же от супермотарда, сколько в Toyota MR2 от спортивной машины. Конструкция тщательно продумана, все хорошо сделано, ездить приятно, но нет искры! Причина, думаю, кроется в традиционном различии между японской и европейской продукцией.

Yamaha проигрывает своим более сконцентрированным соперникам в технических характеристиках и чем-то еле уловимом, что называется кайфом. Зато выигрывает в практичности и ездовых качествах. XT-X стабилен, как и положено быть байку с большой сухой массой. Но малая мощность двигателя душит чувство восторга от езды на XT660X. Если бы Yamaha сделала реплику с фарами из легкого 4-тактного внедорожника мотокросс/эндуро WR/XTZ450, было бы чем восхититься. Вместо этого перед нами 2-колесный эквивалент Suzuki Vitara: есть стиль, но сути нет.



XT660X



А жаль. Вот если бы конструкторы взяли за основу для этого байка WR... Ну и пусть мотоцикл не разгонялся бы до 165 км/ч. Никто не ездит так быстро на байке Supermoto. Наоборот, покупатели ищут подтянутый хулиганский байк. Даже не пытайтесь превратить XT-X в нечто подобное, ничего не выйдет. Он слишком большой, толстый, чтобы сравниться с KTM в стритродовских качествах. Но отлично подойдет «на каждый день» жителям пригородов. Уж лучше, чем скутер.

XT660R не только лучше соответствует требованиям рынка, но и на нем приятнее ездить в условиях, для которых он и был разработан, т. е. во всех, включая ливень, под который я и попал. Вы вряд ли остановите выбор на XT-R для пересечения Сахары. Зато представитель прославленного «ямаховского» семейства продемонстрирует последние технические достижения, когда повезет вас куда и когда захотите. Мой уровень компетентности во внедорожной езде, наверно, все же соответствует среднему уровню покупателя XT-R, предпочитающему в этом деле осторожность сумасбродству. Для спортбайкера вроде меня это удобный мотоцикл с хорошими возможностями. Поверьте на слово, он поможет избежать проблем на поверхности любого рода, в любую погоду, к тому же доставит массу удовольствия.

У XT-R удобные тормоза. Небольшого 298-мм переднего диска хватает, чтобы остановить мотоцикл, несущийся на большой скорости по дороге (кстати, стабильность на высоких скоростях у обеих моделей замечательная), но и вместе с тем он достаточно контролируем, чтобы не заблокировать колесо при резком торможении на грунте. Тогда вы оцените и хорошее схватывание 245-мм заднего диска. Более податливая подвеска (по сравнению с X) справится с большими выбоинами и кочками. Мотоциклом легко управлять. Положа руку на сердце, скажу, что, несмотря на ужасные условия и далеко не идеальное состояние дорог, я ни разу не упал. В основном, благодаря прощающей управляемости Yamaha. Гибкая, «моментная» характеристика короткоходного двигателя сыграла значительную в том роль. У байка широкий диапазон крутящего момента и завидный аппетит до оборотов. Мотор не вибрирует благодаря эффективному балансирному валу, приводимому в движение шестернями. Технические характеристики у этой модели такие же, как у XT-X, если не лучше – ведь он легче.

Yamaha вновь громко заявила о себе, представив новую версию знаменитого эндуро. Байки отвечают требованиям разных секторов рынка и не пытаются усидеть на двух стульях. Это хорошо, но где настоящий мотоцикл Supermoto на основе WR450?!



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Георгия САДКОВА

ЯПОНСКАЯ «МАКАКА»

YAMAHA YBR125, дорожный

Год выпуска **2004** | Двигатель **125 см³** | Мощность **10 л. с.** | Максимальная скорость **95 км/ч** | Ориентировочная цена **$2000**



О чем мечтает мальчишка, гуляя по улицам, сидя за партой в школе или просматривая по видаку очередной блокбастер? Правильно, вырасти, устроиться на хорошую работу, купить себе крутой мотоцикл и дорогую спортивную машину и тогда... Но прежде чем все это произойдет, родители обязательно купят ему «бюджетный» мотик, способный передвигаться по обычным дорогам и что очень важно – недорогой. Вот и в деревне мощные и дорогие мотоциклы никому не нужны – огород не вспашешь, до соседа не доедешь, да и из лужи навряд ли вытащишь... Одним словом, нужен мотоцикл, который бы весил немного, был надежным, простым в обслуживании и чтобы не дороже наших «Ижей» да «Уралов». Нереально?

Вот перед нами YBR125 – классический дорожный мотоцикл с двигателем 125 см³, который может стать «народным».

На первый взгляд, у этой модели все предпосылки для этого имеются: рекордно низкая цена в своем классе, простая и надежная конструкция двигателя и шасси, почти полноценные размеры, малый вес, большие колеса и многое другое.

Однако бывает и так – все хорошо до тех пор, пока техника в магазине стоит, а ты на ней еще не катался. А когда попробовал, то уже не все так «шоколадно». И хотя внешне мотик создает приятное впечатление, с выводами повременю, лучше попробую его на ходу, на ощупь, так сказать...

На улице плюс семь, но несмотря

на это 4-тактный двигатель сразу бодро затарахтел одноствольным хромированным глушителем, расположенным по левую сторону мотоцикла. Шума немного, только легкая дрожь ударяет в ладони, когда берешься за руль и начинаешь вертеть им из стороны в сторону, чтобы поскорее привыкнуть к посадке. На привычных блоках рулевых переключателей отсутствуют разве что клавиши «уступи дорогу» и «выключение зажигания», с недавних пор входящие в стандартное оснащение всех мотоциклов. Впереди фара и два огромных «стакана» приборной панели – в них-то и упакованы аналоговый спидометр и тахометр с «недетскими», надо признать (для мотоциклов класса 125 см^3), градуировками до 140 км/ч и 12 000 об/мин соответственно. Понты, конечно, но мне нравится…

Немного поработав рычагами сцепления, переднего, заднего тормозов и убедившись, что с ними все в порядке, включаю передачу и растворяюсь в потоке машин. Ограниченный обзор в зеркалах заднего вида усложняет движение в городе, заставляя «уводить» плечо в сторону каждый раз, когда перестраиваешься из ряда в ряд или готовишься к обгону. Неудобно? Согласен.

Мигающий «зеленый» заставляет крутануть ручку. И хотя в обозначении мотоцикла присутствует литера «R», YBR все же не литровый спортбайк, способный мгновенно ускориться и за секунды проскочить пару перекрестков. Но и у YBR 125-кубовый мотор не совсем дохлый. Сначала я не крутил больше 5000 об/мин (обкатка), и у меня не было возможности как следует познакомиться с темпераментом «одностволки». И вот, пожалуйста, первая приятная неожиданность. Мотор охотно крутится до 10 500 об/мин и только после «упирается» в ограничитель. Позднее я повторил упражнение и убедился – двигатель действительно весело живет «на верхах», но крутить его свыше 8500 смысла не имеет (характеристики «заваливаются»). Приятнее играть «мускулами» в диапазоне 4000–8000 об/мин, где мотор обладает уверенной тягой и достаточной мощностью. Ведь, согласитесь, ну откуда еще, как не от оборотов, у «осьмушки» появится и то и другое. Вот и приходится держать его «в форме», не волнуясь за приемлемую динамику и безопасность. Коробка передач тоже не промах. Бывает ведь как: немного поторопился, дернул за лапку КП быстрее обычного, а результат отрицательный – ни тебе скорости, ни ускорения, только хруст шестерен, да запотевшее от страха стекло шлема. За весь трехдневный тест я ни разу «не промахнулся» с передачей или поиском «нейтрали». Минус у коробки только один – великоват ход лапки между первой и второй передачами.

Но уверяю, если стали обладателем YBR, пройдет совсем немного времени,



СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	1320 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	100 руб.
Цена тестируемого экземпляра	$2000

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	2000 км

и вы простите ему это, как и то, что ближний свет несколько слабоват, а передняя вилка и задние амортизаторы мягковаты для шоссе (на фоне все тех же дорожников, которым, кстати, YBR тоже является). Но с большой оговоркой. Он куда более универсален. Стоит только попробовать съехать с асфальта и прохватить пару десятков километров по грунтовой или лесной дороге, там, где частенько приходится проваливаться колесами в ямы, тормозить перед или взмывать над кочками, перетаскивать мотоцикл через очередное препятствие в виде поваленного дерева, старого ручья и т. д. Я пробовал, и, знаете, получил от этого удовольствие. Тем более, что большая скорость здесь вовсе и не к чему.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2003
Сухой вес, кг	106
Высота по седлу, мм	780
Макс. скорость, км/ч	120
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Тип ГРМ	SOHC
Рабочий объем, см³	123,7
Размерность, мм	54x54
Мощность, л. с. при об/мин	10/8000
Крутящий момент, Н.м при об/мин	9,5/6500
Охлаждение	воздушное
Система питания	карбюраторная
Система запуска	электро- и кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 30 мм
Задняя подвеска	маятниковая
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	диск Ø 245 мм
Задний тормоз	барабан Ø 130 мм
Передняя шина	2,75-18
Задняя шина	90/90-18

Честно говоря, я был удивлен и тому, с какой легкостью мотоцикл «съедает» подвесками разнокалиберные кочки, бугры и ямы, уверенно тормозит на тонюсеньких шинах, которые сначала показались мне совершенно ни к чему не пригодными. Я ошибался. Небольшое пятно контакта, при массе YBR всего 106 кг, обеспечивает отличную тормозную динамику. Добавлю к этому, что, ощутив мягкий состав резины покрышек и продуманный рисунок протектора, теперь доверяю китайским шинникам, выпускающим продукцию под маркой Sakura. Не знаю, как им это удалось, но даже на обочине, там, где у нас традиционно собирается много всякой дряни, при температуре всего плюс семь градусов шины работали настолько предсказуемо и безопасно, что в какой-то момент я даже усомнился: а не почудилось ли мне все это?

И в поворотах на них можно положиться. И хотя глубокого крена мотоциклу они не обеспечивают, внезапного срыва колес по вине покрышек точно не произойдет, если только не пустить мотоцикл в пляс.

Но, думаю, и это с YBR будет сделать довольно сложно. Ведь, в конце концов, это не трюковой и не гоночный мотоцикл, способный запросто подниматься на заднее колесо и также легко оттормаживаться на переднем. Это вовсе не означает, что максимальная скорость невелика, а на дороге он стоит как-то не очень. Уверен, многим и не надо, чтобы первый мотоцикл разгонялся как бешеный, летал со скоростью свыше 200 км/ч и быстро съедал бочку дорогого неэтилированного бензина. А значит, и назначение у этой Yamaha совсем

иное. И, как я уже говорил, с радостью рекомендовал бы мотоцикл подрастающему поколению, мотошколам, всем, кто нуждается в недорогом и надежном транспортном средстве на каждый день.

Станет ли YBR125 «мотоциклом для народа» или просто «хитом продаж», – увидим. В любом случае те сорок два экземпляра, которые поступят в Россию, погоды не сделают, а значит, к этому разговору мы еще обязательно вернемся...

Благодарим компанию **«Панавто Ко»** за предоставленный мотоцикл, фирму **«Автоконцепт»** за экипировку.

ТЕСТ-ОЦЕНКА*

YAMAHA YBR125, дорожный



ДВИГАТЕЛЬ

Легкий запуск, приемлемые тяга и мощность на средних и высоких оборотах. Такой мотор будет хорошо и долго работать только в том случае, если вы понимаете, что нельзя малокубатурный байк заставить делать то, что он делать не в состоянии.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Мягкое, информативное сцепление отлично согласуется с четкой работой коробки передач. Прозрачный поиск «нейтрали», четкое переключение передач в любых режимах.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Крепкая стальная рама с диаметром несущих труб 38 мм. Передняя и задняя подвески мягковаты для шоссе, но идеальны на проселке. Учитывая общее назначение мотоцикла, оценка 4 балла.



ТОРМОЗА

Как сами по себе, так и в тандеме с шинами заслуживают высоких оценок. Своей информативностью понравился не только передний дисковый, но и задний тормоз барабанного типа.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Малый радиус разворота, высокая маневренность на ограниченном пространстве и устойчивость на малых скоростях движения. Большие крены на торможении и сильное продольное раскачивание при прохождении поворотов на максимальной скорости.

КОМФОРТ ПИЛОТА

Благодаря классической посадке с удобным расположением передних подножек и приподнятому рулю, усталость наступает нескоро. Не изматывающий водителя своей мощностью двигатель, в то же время заставляет его активно работать с коробкой передач.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Довольно длинное и плоское седло позволяет второму номеру устроиться в «кресле» поудобнее. Надежный контакт с водителем и грамотное расположение задних подножек гарантирует ему, что он не потеряется в дороге.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Легкий руль, надежная фиксация рулевых переключателей. Грамотное расположение лапки заднего тормоза и рычага переключения скоростей. Недостаточный для бокового обзора «вылет» зеркал заднего вида.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Отменное качество изготовления приборной панели с очень читабельным спидометром и тахометром в любое время дня и ночи. Ближний свет слабоват даже для проселка, дальний отлично светит и на шоссе.



ЦЕНА

Рекордно низкая. Конкуренты просто отдыхают. Ну, скажите, где еще вы купите новый мотоцикл с гарантией и с двигателем 125 см³ за такие смешные деньги. Однозначно пять баллов.



*По 5-балльной шкале.

Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ

БУРЯ В ПУСТЫНЕ

KTM 660 Rally «Factory Replica», эндуро

Год выпуска **2001** | Двигатель **653,7 см³** | Мощность **65 л. с.** | Масса **162 кг** | Ориентировочная цена **€38 000**



Предоставилась редкая возможность познакомиться с KTM 660 Rally «Factory Replica» 4-го поколения. Редкая, потому что выпущено всего несколько сот этих байков. Почему так мало? Потому что у них (во всяком случае, пока) узкая специализация – участвовать и побеждать в ралли-рейдах. Для тех, кто не знает: KTM – победитель «Дакаров» 2001–2004 годов, Кубка мира по ралли-рейдам 2000–2003. А вот этого не знает никто: Replica – единственная на рынке машина класса «Ready to Race» – «Готовая к гонкам».

Байк, на котором я смог «прокатиться» по тунисской пустыне, «нафарширован» уникальным раллийным оборудованием, в России нет ни одного подобного экземпляра. О его имиджевом уровне скажу так: гонять на нем меж дач – все равно что развозить пиццу на болиде класса F1. Да и в нашей тунисской компании из 28 «катээмов» (см. «Мото, № 4-2004, с. 84) «реплик» было всего две – только у организаторов ралли Клауса Кинигартнера и Альфреда Хипполта. Мы гоняли на «маломерах» 450EXC или 640LC4, и на протяжении всего маршрута зычный рык моторов Replica будоражил слух и душу, внушал почтение, вызывал дикую тягу промчаться в его седле, а водителей мотоциклов других марок вводил в состояние легкой паники… Шансы кого-либо из участников нашего журналистского ралли сесть за руль такого аппарата были близки к ну-

лю. Мне – удалось, спасибо Альфреду. Дабы не разжигать зависть других, он выбрал время для тест-райда в самом конце тура и в те часы, когда вся группа отдыхала.

Размеры этого КТМ – что-то особенное! С первого взгляда очевидно, что аппарат длиннее и выше других моделей компании, это Гулливер на фоне лилипутов. Зрительно увеличивают размеры обширные передние облицовки, при всем при том масса мотоцикла не так уж велика. Спортивность модели подчеркивает отсутствие указателей поворотов и зеркал. И еще одно впечатление (но оно обманчиво): аппарат внешне кажется неуклюжим, неповоротливым...

Чтобы я смог дать максимально полное представление о машине, вспоминаю все то, что возникало в восприятии на протяжении путешествия.

В первый день, когда мы сошли с трапа самолета, довелось увидеть редкое зрелище – как этого верзилу заводили «с толкача». Дело в том, что из Европы технику везли в трейлере, значит, долго – вот аккумулятор и успел разрядиться. Ножной же запуск на обеих «Репликах» отсутствовал, хотя он и предусмотрен конструкцией. Как объяснили пилоты, он и ни к чему – все равно киком мотор не заведешь – слишком велика компрессия в цилиндрах. Кстати, заводские гонщики в шутку так расшифровывают аббревиатуру КТМ: Kick Ten Minutes, то есть «дергай 10 минут». Так вот, Альфред, чей мотик закапризничал, созвал четверых самых сильных добровольцев, сам взобрался на аппарат – «толкачи» взяли старт. Впору было делать ставки в пари – мнения наблюдателей разделились: большинство пророчило тщетность попытки. Хотя действие происходило на хорошем, «цепком» асфальте, в момент включения третьей передачи Альфреду пришлось оттянуться и резким приседанием загрузить зад мотоцикла – только тогда монстр, прочертив на асфальте короткую полосу от юза, завелся.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модельный год	2001
Сухая масса, кг	162
База, мм	1510
Высота по седлу, мм	980
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	320
Объем бензобака, л	4x12
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	OHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	653,7
Размерность, мм	102/80
Степень сжатия	11,5
Макс. мощность, л. с. при об/мин	65/7500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	69,5/6000
Система питания	карб. Keihin FCR ○ 39 мм
Система зажигания	Kokusan DC-CDI 4K5
Система охлаждения	жидкостная
Система выпуска	2-трубная, с 2 глушителями Niro
Система запуска	электро- и кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне с гидроприводом
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	хром-молибденовая, усиленная
Наклон рулевой колонки, град.	62,6
Подрамник	хром-молибденовый, алюминиевый
Руль	алюминиевый
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, полностью регулируемая WP-USD 48 MA
Диаметр несущих труб, мм	48
Ход колеса, мм	295
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и полностью регулируемым моноамортизатором WP-Monoshock
Ход колеса, мм	320
Тормозная система	раздельная, гидравлическая, Brembo
Передний тормоз	диск Ø 300 мм, 4-поршневая плавающая скоба
Задник тормоз	диск Ø 220 мм, 1-поршневая плавающая скоба
Колеса	спицованные, обода DID
Передняя шина	90/90-21"
Задняя шина	140/80-18"



Другое наблюдение: оба заводских Replica при троганьи с места нет-нет да и глохли. Зато уж если трогались, то с таким ускорением, будто включили «нитрос».

Просуммировав для себя отличительные качества эндуро-великана (исполинские габариты, мощь и суперрезкий подхват после старта), признаюсь, не без опасения искал возможность провести с ним тест. Для простых ли смертных этот аппарат?..

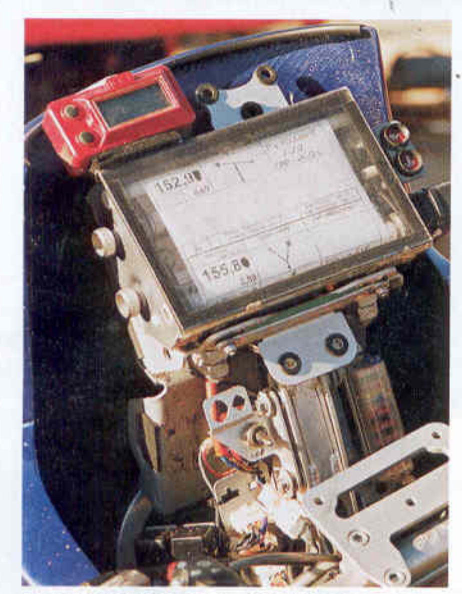
И вот я за рулем. От земли до седла почти метр, но до грунта дотягивался обеими ногами одновременно (мой рост – 183 см). Пилотам пониже придется сложнее – доставать мать-землю вынуждены будут только одною ногой, и то сползая вбок по седлу – за гигантские хода подвесок приходится платить этим неудобством. Зато усевшись, почувствовал себя, извините за невольный каламбур, в седле. Взаимное расположение рукояток «вершины треугольника» – руля, подножек и сиденья подобрано заводскими спецами с таким расчетом, чтобы удобно было ехать прежде всего стоя. Оно и понятно: на скоростных трассах именно в такой позе гонщик и проводит большую часть времени. Дилетанты же решат, что именно такое взаиморасположение – принудительное привлечение «коленно-бедерной амортизации» – из-за того, что плохо работают подвески. Когда-то к таким фокусам, действительно, прибегали: ущербность короткоходных подвесок кроссовых мотоциклов до середины 20 века приходилось компенсировать работой ног. На современных же аппаратах для кросса, эндуро



Бензонасос дополнительных баков – на правой крышке двигателя.

Дополнительные баки – в задней части мотоцикла.




Вместо приборной панели – раллийное оборудование: на фото справа внизу к кронштейну крепится GPS; в центре «роуд-бук»; вверху справа место для дублера GPS; вверху слева универсальный ЖК-дисплей.

и ралли-рейдов в этом нет необходимости: на аппаратах последних поколений пилоты стоят для быстроты перемещения в продольном направлении – для дозагрузки, если требуется, переднего или заднего колес. Так вот, на Replica ехать стоя особенно удобно: подножки относительно руля расположены довольно низко и при этом смещены назад.

Трогался я осторожно – чтобы не заглохнуть и не опозориться перед хозяином мотоцикла. Удалось! Хотя и «побуксовал» сцеплением чуть дольше обычного. А дальше впечатления пошли валом: у мотора «низы» слабоваты, зато «раскрутка» коленвала на первой продолжается до 60 км/ч. Может, можно раскрутить и до большего, но не стал – рев нарастает настолько, что становится совсем дискомфортно. К тому же «на верхах» появляется вибрация. Но это уже болезнь всех 4-тактных «одностволок».

Дойдя до третьей передачи на песчаном бездорожье, благоразумие требует остановиться: скорость велика, а навыков, чтобы удержать тяжеленный аппарат, пока не достаточно (надеюсь, представится еще возможность поднатореть). Впрочем, тяжесть КТМ на ходу совершенно не ощущается (то-то и оно: опасаюсь, что это ощущение обманчиво и потому коварно). Да и сам «ход» не чувствуется – настолько здорово длинноходовые подвески гасят все толчки снизу. Эффект «мертвой» устойчивости при езде по прямой создают растянутая база (1510 мм), а также масса с полностью заправленным бензобаком – более 200 кг. На кочках руль не рыскает – благодаря эффективному регулируемому демпферу. Так что езда действительно всласть!.. Одно плохо (но это уже побочный эффект) – последующая пересадка на «простые» «катээмы» вызвала досаду, которая равносильна чувствам Адама, изгнанного из рая.

О максимальной скорости Replica. В заводских технических характеристиках этот параметр вовсе не приводится. И мне не удалось определить «максималку» – на проселке пытаться это сделать небезопасно, а по асфальту не ездил. Но во время прогонов всей честной компании по хорошим дорогам, когда мы шли на полном газу 135–140 км/ч, синие «реплики» со своими законными хозяевами легко уходили в отрыв. Думаю, летели 180, не медленнее. Мне не стыдно позаимствовать у американцев слова, которыми они назвали известную военную операцию в Кувейте, чтобы назвать этот мотоцикл именно так – Буря в пустыне.

Рассмотрел доп. оборудование. Вот что входит в понятие «готовый к гонкам». На самом почетном месте – перед глазами пилота коробка роуд-бука (перевод, конечно, понятен – «дорожная книга»: это приспособление – экран, через который проходит бумажная лента с «легендой» – указаниями действий по маршруту) с дистанционным управлением перемотки ленты «легенды», дисплей с подсветкой. Здесь же кронштейн для GPS, прибор соединен с дублером показаний GPS. Справа от мотора расположен бензонасос подачи горючего из дополнительных баков (насос нужен, поскольку баки расположены ниже уровня поплавковой камеры). В защитный поддон двигателя встроен бак для запаса воды. Заметил я кронштейн для аварийного маячка (он необходим в настоящем спортивном ралли-рейде), дополнительный задний фонарь, встроенные в ветровой щиток щитки, оберегающие кисти рук.


Управлять «роуд-буком» можно не снимая руку с руля при помощи кнопок.

Другого настолько же «готового к гонкам» аппарата не найти. Мотоцикл разрушил мое предубеждение (признаю, был грех) ко всем неяпонским аппаратам для бездорожья. Я даже стал испытывать гордость за «земляков» – в смысле по Евразийскому континенту: утерли нос японцам.

Благодарим московский офис австрийской компании **Vienna Travel Club** за предоставленную возможность оказаться в одной команде с KTM Adventure Tours.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Георгия САДКОВА

СКУТЕРБАЙК

GILERA DNA 180

Год выпуска **2004** | Двигатель **182 см³** | Масса **125 кг** | Макс. скорость **122 км/ч** | Ориентировочная цена **$5400**



...скорее это автоматический мотоцикл, так итальянцы называют такие вот «штучки». А я бы назвал его «шершнем», потому как он может носиться как угорелый и сильно напоминает мне крупное жалящее насекомое из семейства...

Вот тут-то и начинается полная неразбериха. И хотя в справочнике ясно написано, что Gilera DNA 180 не скутер, а «мотоцикл с двигателем рабочим объемом 200 см³», уверен, дискуссии не заставят себя ждать. И, знаете, пока сам на аппарате не прокатился, тоже поучаствовал бы в споре.

Но вот я уже в седле и завожу двигатель. Посадка и вправду чисто мотоциклетная – корпус сильно наклонен вперед, руль низкий и узкий, а передние подножки даже регулируются по высоте (пять положений!). Перед глазами современный щиток приборов, симпатичный дисплей и... огромный тахометр – все как на настоящих спортбайках. Смущают только размеры аппарата, который со стороны выглядит как полноразмерный стрит или что-то в этом роде,

а ощущается (когда сидишь верхом) компактнее и легче себе подобных.

Его 1-цилиндровый 4-тактный двигатель ошеломляет темпераментом. Неважно, пуляю ли я со светофора или обгоняю по крайней левой очередного «чайника», удачно настроенная трансмиссия позволяет мотору на разгоне весело крутиться в диапазоне 7000–7500 об/мин, демонстрируя в обоих случаях приятное ускорение. И пока приятель на BMW впопыхах переключается на третью, 4-тактник DNA уверенно уносит меня вперед, и еще через мгновение сражение выиграно. А ведь не надо забывать, что двигатель мощностью всего-то 20 л. с. Разве скажешь!

После ознакомительной поездки приходят и осмысленные ощущения. Водительская часть седла длиннее, чем необходимо для человека ростом до 175 см. А больший и не поместится. Ведь колени все равно упрутся в диагональную стальную раму, да и посадка к рулю здесь очень плотная, прямо скажу, не для великанов. Второму номеру и вовсе не позавидуешь: он от пилота далеко и не о каком правильном взаимодействии в экипаже и речи быть не может. С одной стороны, когда руки водителя отдыхают, это хорошо, с другой, «оторванный» от водителя пассажир – неудобство, особенно когда последний не знает как себя вести в поворотах и начинает ерзать из стороны в сторону. Спасают только скромные размеры мотоцикла и то, что пассажир все же может опереться руками на «бензобак» (в кавычках потому, что это не бак) и тем самым удерживать равновесие. Но в любом случае долго так не протянешь.

Если же исходить из того, что DNA все же не прогулочный мотоцикл, а средство для превращения заядлого скутериста в гонщика GP, этого и не требуется. Вот и подвески намекают на то же. Мощная передняя телескопическая вилка с диаметром несущих труб 35 мм отлично ведет себя на высокой скорости. Даже если приходится внезапно тормозить на не слишком ровном участке дороги перед входом в поворот, достаточно расслабиться и немного аккуратней работать с передним тормозом. И тогда переднее колесо сохранит надежный контакт с покрытием. Широкие, довольно мягкие по составу покрышки Pirelli при прохождении поворотов, да и на торможении отлично цепляются за асфальт, помогая тормозам показать класс. И если передний тормоз показался мне немного резковатым (наверное, из-за армированного шланга), то задний понравился на все 100% и сразу. В целом же – небольшое усилие на рычагах, высокая эффективность и хорошая обратная связь – так можно сказать про тормоза от AJP и больше никогда не возвращаться к этому вопросу. Одним словом, качественные, чего тут мелочиться.

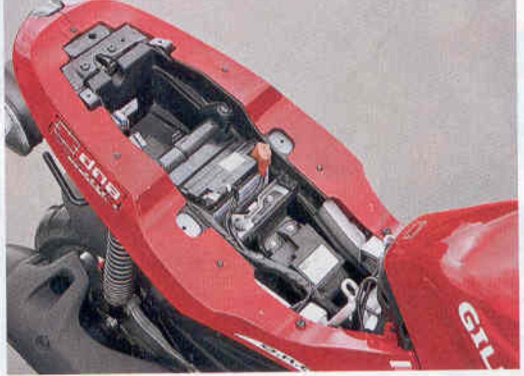
Пришло время заправить скутер (простите, мотоцикл) бензином. Для тех, кто не знает, как это делается, это целая история. Ищу горловину бака – снаружи не видать. Хорошо, вставляю ключ в боковой замок, лезу под седло, снимаю и... снова ничего. Да, такого я раньше не встречал. Остается залезть, как вы думаете, куда? Правильно...



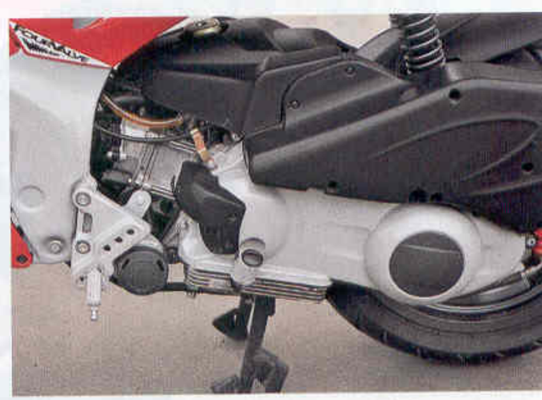
в бензобак (точнее, в то место, где он обычно располагается на мотоциклах). Поворачиваю ключ (в том же замке) против часовой стрелки, слышу, как щелкает фиксатор и, о чудо, колпак «бензобака» поднимается. Там горловина и спрятана. Интересное решение и, на первый взгляд, вполне практичное. По крайней мере для тех, кто предпочитает заправляться, не слезая с мотоцикла. Плохо другое – когда открываешь колпак багажника (там еще и багажник), он беззащитно упирается в верхнюю траверсу, и если поторопиться или, к примеру, настроение ни к черту (что же, согласитесь, бывает), легко крышку поцарапать или вовсе отломить. Одним словом, – поосторожнее.

Спереди DNA напоминает Aprilia Tuono, две фары которого упрямо смотрят на вас исподлобья и выполнены в стиле мини-бикини. Удачно вписавшись в лобовой обтекатель, они делают образ мотоцикла более игривым и при этом великолепно освещают дорогу. И если в начале знакомства с DNA их размер показался неоправданно большим, то после ночной прогулки по окраинам города ни о чем таком я уже и не думал. Но даже если задуматься за рулем (не спорьте, тоже бывает) и прозевать колдобину, большой просвет и 14-дюймовые колеса вероятней всего позволят без потерь двигаться дальше. Да и днем, честно говоря, иногда тоже приходится торопиться, скакать по бордюрам или пробираться по обочине, лишь бы успеть на занятия в институте или на любимую работу не опоздать. Что при этом не менее важно? Правильно, не повредить игрушку и добраться до места целым и невредимым. И пусть скорость 200 км/ч на скутербайке не развить, 3–4 литра на 100 км пути при максималке 125 км/ч – отличная компенсация для тех, кто умеет ценить время и деньги.





Все у этого скутербайка шиворот-навыворот. Там, где у обычного мотоцикла топливный бак, – здесь багажник, а там, где у скутера багажник, – мотоциклетные потроха...



Диагональная рама, легкие алюминиевые подножки, а вот блок двигатель-трансмиссия – скутерный...



Кстати, и масло в двигателе заменить или фильтр воздушный – проще простого. Для несложного техобслуживания не обязательно ехать на сервис, и даже несведущий в технике человек справится с этим самостоятельно. Как говорится, все под рукой, доступно и не требует применения специнструмента. Согласитесь, опять-таки прямая экономия. Вот только передняя и задняя покрышки не взаимозаменяемы, а то про расходы и вовсе раз в два или три сезона вспоминать бы пришлось.

Однако неспокойным, покупающим такие вот аппараты для увеличения содержания адреналина в крови, кошелек советуем пока не закрывать. При желании из DNA можно слепить настоящего монстрика, грозно рычащего на светофорах тюнинговым «прямотоком». А с перенастроенным вариатором можно и отжечь докрасна супермодные нынче лепестковые тормозные диски. Мало? Идем дальше (простите, едем) – взамен штатной устанавливаете поршневую от Malossi, и тогда легким движением руки маленький DNA превращается в грозного звереныша, способного брать почти сверхзвуковой (для 200-кубовой техники, конечно) барьер в 135 км/ч. Вот вам и «зажигалочка». И настоящий гоночный болид, который за счет небольших веса и размеров, веселого темперамента и высокой подвижности способен творить на дороге настоящие чудеса. Демонстрировать высший пилотаж в поворотах и бодро высовывать из них первым запоминающуюся забавную мордашку.



Приятно и то, что на «скутербайке» можно кататься и во дворе дома – тихий выхлоп навряд ли разбудит спящих детей в колясках, да и бабульки не станут грозить вслед палкой. Покатайтесь на нем недельку-другую, глядишь, кто-нибудь из соседей тоже приобретет такой байк. И компания для покатушек обеспечена. Боюсь, мои детки скоро попросят прикупить игрушку, а я не смогу отказать, потому что теперь знаю, что это такое. Только пусть для начала научатся хорошо ездить на велосипеде, потом на скутере о 50 кубах, и лишь затем будем играть во взрослые игры. ◄

Благодарим: **ООО «Джет Формула»** – официального дистрибьютора в РФ марок Gilera и Italjet за предоставленный скутер; компанию **«Автоконцепт»** за экипировку.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2000
Сухая масса, кг	125
Макс. нагрузка, кг	180
Длина, мм	1890
База, мм	1370
Высота по седлу, мм	780
Объем бензобака, л	10
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	182
Размерность, мм	69/48,6
Система питания	карбюратор
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	вариатор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	блок двигатель – трансмиссия
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	диск Ø 240 мм
Задний тормоз	диск Ø 240 мм
Передняя шина	120/70-14
Задняя шина	140/60-14

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Стоимость обязательного страхования (ОСАГО)	1230 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	200 руб.
Цена тестируемого мотоцикла	$5400
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	1000 км

ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Диаметр разворота, м	4,5
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	180
Дорожный просвет (при нагрузке 80 кг), мм	165

Лев ГАРЯЕВ, фото Александра АБРАМОВА

ПЕРВЫЙ БЛИН...



BM Action 50, скутер

Двигатель **49 см³** | Мощность **4,4 л. с.** |
Ориентировочная цена **$950**

Недавно китайские «полтинники» начали собирать в Калининграде. Интересно, сможет ли продукция компании «БалтМоторс» разрушить в наших умах стереотипы: техника, созданная на просторах родного отечества, равно как и китайская, – барахло, тем более, что в этом случае факторы сливаются воедино.

Мы увидели вполне миловидный скутерок, дизайн которого выглядел современным, а качество изготовления и покраски наружных деталей никаких нареканий не вызывало. Все облицовки подогнаны хорошо и «сидят» плотно друг к другу. Запишем в плюсы и то, что у скутера имеется боковая подставка – нет надобности каждый раз напрягать мышцы при остановке. Сажусь и обнаруживаю первый минус: при росте выше среднего за рулем тесновато, коленки упираются в «бардачок», да еще служат ограничителями угла поворота руля. Хочется отодвинуться на среднюю часть мягкого и большого сиденья, но мешает рельеф подушки.

По сравнению с распространенными японскими скутерами, у ВМ 50 пространства между передним щитом и сиденьем значительно меньше.

Приборка изысканным дизайном не блещет, но вся необходимая информация легко улавливается и боковым зрением. Рулевые переключатели тугие, но находятся аккурат под пальцами, а там, глядишь, приработаются. Мигание поворотников продублировано звуковым сигналом, так что выключить никак не забудешь. В подседельной емкости места немного, шлем-интеграл не помещается, пространство можно использовать как багажник. В качестве компенсации предлагается задний кофр. К сожалению, изготовлен он из тонкой пластмассы, да и прикручен к площадке не особо надежно – того и гляди отвалится. Что в нем возить?

Для запуска достаточно прикоснуться к кнопке стартера, и мотор сразу тихонько затарахтит. На холостых оборотах по аппарату бегут мелкие «мурашки», но стоит чуть прибавить газку, как «рябь» исчезает. Мотор прогрелся, я пообвыкся на «рабочем месте», и мы с ВМ ринулись вперед. Заехал на АЗС, вставил пистолет в горловину бака, нажал на рычажок и... бензиновый фонтан оросил скутер. Причину нашел: в горловине топливного бака зачем-то присутствует внушительная перемычка, в которую упирается носик заправочного пистолета, а струя бензина, отражаясь, вылетает наверх.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Габариты, мм	1605x640x1030
Макс. нагрузка, кг	160
Макс. скорость, км/ч	45
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 2-тактный
Рабочий объем, см³	49
Мощность, л. с. при об/мин	4,4/7000
Охлаждение	воздушное
Система питания	карбюраторная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	клиноременный вариатор
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	рычажного типа
Задняя подвеска	блок двигатель – трансмиссия
Тормозная система	раздельная
Передний тормоз	барабанный
Задний тормоз	барабанный

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	1000 км

Между машинами в пробках скутер лавирует на ура, никаких претензий к управляемости не возникло. Шины хорошо держат дорогу, позволяют уверенно проходить повороты с приличным для скутера наклоном. В зеркалах видно панораму сзади, а не плечи.

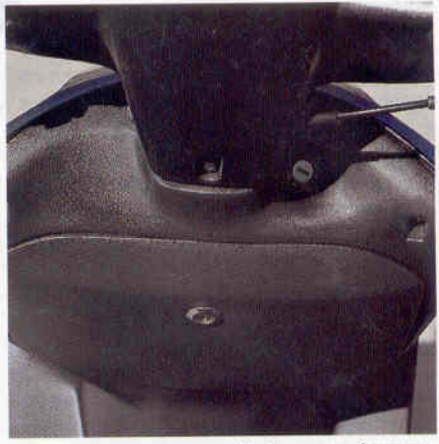
А что у нас с динамикой? Встал на светофоре у заветной черты первый, как только зажегся зеленый, открываю газ и ускоряюсь на полную. Разгон поначалу показался вяловатым (по сравнению с Honda Dio и иже с ней), но только пока скорость не достигла 40 км/ч. Затем стрелка спидометра бодренько уползла в правый нижний угол до отметки 60 км/ч. А ничего, шустренький оказался аппарат! Но только на ровной дороге. На плохом асфальте факт наличия подвесок вызывает сомнения. Подвески жест-







Вот что стало с тормозом.



Не будь этого бардачка, за рулем было бы намного комфортнее.

кие, короткоходные, с трудом справляются со своими функциями, отчего скутер иногда «колбасит». На торможении колеса заблокировать невозможно, прожимая рычаги до руля. Правда, после регулировки свободного хода рычагов переднего и заднего тормоза ситуация улучшается, но не кардинально. Переднее колесо все равно тормозит не так, как хотелось бы. Но, уверен, для спокойной езды и этого вполне хватит.

«А что у нас с экстренным торможением?» – подумал я и отправился на пустую асфальтированную площадку. Разгон до 60 км/ч, рычаги в упор, заднее колесо начинает блокироваться, переднее еще нет. 40 км/ч, слегка отпускаю задний тормоз, скутер продолжает снижать скорость. 35, 30 – бабах! Переднее колесо вдруг заблокировалось, на асфальт что-то упало (об этом пойдет

ТЕСТ-ОЦЕНКА*



ДВИГАТЕЛЬ



Моторчик резвый, но в некоторые моменты, например, при выездах на оживленное шоссе или старте в гору тяги на «низах» явно не хватает. Недовольства по поводу работы или настроек трансмиссии нет.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ



Нареканий по ходовой части нет, а вот подвески неоправданно жесткие и со своими обязанностями справляются не идеально.



ТОРМОЗА



Вопрос открыт.




УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Высокая маневренность даже в самых сложных ситуациях, малый радиус разворота. На высокой скорости устойчивость в поворотах нестабильная.



КОМФОРТ ПИЛОТА



Водителю ростом более 170 см за рулем тесновато. С другой стороны, много ли найдется у техники такого класса поклонников такого роста...



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ



Все на месте, правда, чтобы управиться с переключателями света, нужны сильные пальцы.

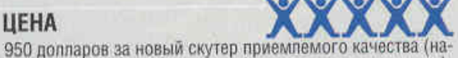
ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ



Стильностью панель приборов не блещет, но свои обязанности выполняет добросовестно. Светотехника наоборот – выглядит отлично, а светит не очень.



ЦЕНА



950 долларов за новый скутер приемлемого качества (надеемся, что вскоре так и будет) – настоящая революция!

СРЕДНЯЯ ОЦЕНКА 3,3 балла

*По 5-балльной шкале.



Качество изготовления – нормальное. Всё на своих местах, ничего не болтается и не дребезжит. Единственное «фе» – резиновое покрытие полика отслаивается.

речь позже), мгновенно отпускаю рычаг переднего тормоза – колесо заблокировано все равно. Следующие метра три (пока мы со скутером не остановились окончательно) был вынужден «ловить» «табуретку». К счастью, удалось не упасть. Спешиваюсь, смотрю на передний тормоз и вижу весьма страшную картину: ухо тормозного щита оторвалось (оно-то и осталось лежать на дороге), а реактивная тяга, удерживающая от проворота сам щит, теперь по форме напоминает букву «z». Трос спидометра при этом просто вырвало с корнем...

Что это? Брак в конкретном экземпляре или непростительный просчет конструкторов? Очень хочется верить в первое, иначе... Тормоза, конечно, придумали трусы..., но пускай они все-таки будут, так, на всякий случай. Если производитель устранит «детские болезни», отработает контроль качества комплектующих и докажет, что случай с передним тормозом носит частный характер (или имеет место роковая случайность), я готов признать, что техника от «БалтМоторс» вполне конкурентоспособна, особенно если вспомнить о цене скутера.

Благодарим компанию **«БалтМоторс»** за предоставленный скутер.

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото автора и Наталии ДОЛГОЙ

ЛОШАДКА С ПЕДАЛЯМИ



«ПЕГАС-31», мопед

Двигатель **49 см³**

Мощность **2,4 л. с.** | Масса **55 кг**

Максимальная скорость **50 км/ч**

Ориентировочная цена **16 000 руб.**

Предложение провести тест педального мопеда поначалу особого восторга не вызывало...

Такая уж судьба маленьких машинок – быть незамеченными на фоне дорогих крутых байков. На выставках их не рекламируют длинноногие красавицы, на улицах мимо равнодушно проходят взрослые и дети. А между тем в мире такие «рабочие лошадки» – самый распространенный вид транспорта. Особенно в теплых странах с неизбалованным высокими заработками населением. В России последнее условие присутствует, а вот с подходящим для круглогодичной езды климатом у нас напряженно. Наверное, поэтому интерес к педальным мопедам как-то в последние годы упал. А может быть, не появлялось интересных конструкций – ведь единственный веломотор – «дэшник» за почти полувековую историю производства устарел и морально, и технически.

Эмблема с крылатой лошадкой на бензобаке показалась знакомой. Ба, да это же «Пегас», старый знакомый. Помнится, еще в 1996 году в редакции такой мопед проходил длительные испытания («Мото», № 1-1996, с. 30), мы пришли к выводу о полной непригодности машинки для езды («Мото», № 8-1996, с. 27). «Виновником» вердикта послужил мотор Д-14, ха-

рактеристика которого делала проблематичными троганье с места и езду с малой скоростью. Производитель – С.-Петербургский «Северный завод» – тогда на журнал за резкую критику обиделся, однако отсутствие спроса заставило снять модель с производства. Но на планах мотопроизводства крест не поставил – купил проверенный временем и азиатскими народами индийский моторчик AnkurCM-50. Не удивлюсь, если он окажется копией какой-нибудь «Хонды» времен Пирл-Харбора. Однако автоматическое центробежное сцепление сделало «Пегас» пригодным для езды, и вот, пройдя сертификацию, он вышел на наш рынок.

С первым шагом при запуске двигателя справился легко – нажал вниз рычажок пускового обогатителя карбюратора (при повороте ручки газа он автоматически выключается). А вот чтобы понять, что делать дальше, пришлось читать инструкцию. Там рекомендуют запускать мотор после постановки мопеда на центральную подставку, используя рычажок декомпрессора. Прокрутил педали на пол-оборота – и, действительно, моторчик зажужжал. Правда, ехать сразу не захотел – нужен прогрев, хотя бы минуту-другую. Позже освоил и другой способ запуска двигателя – начинаешь ехать, как на велосипеде, крутя педали, и в какой-то момент мотор уже везет.

Конечно, мотоциклистов, или даже владельцев мокиков «Пилот», мощность мотора в восторг не приведет. Динамика, скажем, никакая, и в гору выше средней крутизны приходится крутить педали, добавляя «своих лошадей» мотору. Однако заявленных 2,4 л. с. хватает, чтобы не торопясь разогнаться до положенного ПДД «полтинника». Зато экономичность «Пегаса» просто фантастическая: на 1 литре бензина (марки А-92) можно проехать аж 75 км!

Насчет вялой динамики жалеешь, когда сам сидишь за рулем, а вот если за рулем ребенок, то эта «вялость» очень даже кстати. Чье родительское сердце не дрогнет, если чадо начнет носиться как угорелое, оставляя запах горелой резины и норовя оторвать от земли переднее колесо?

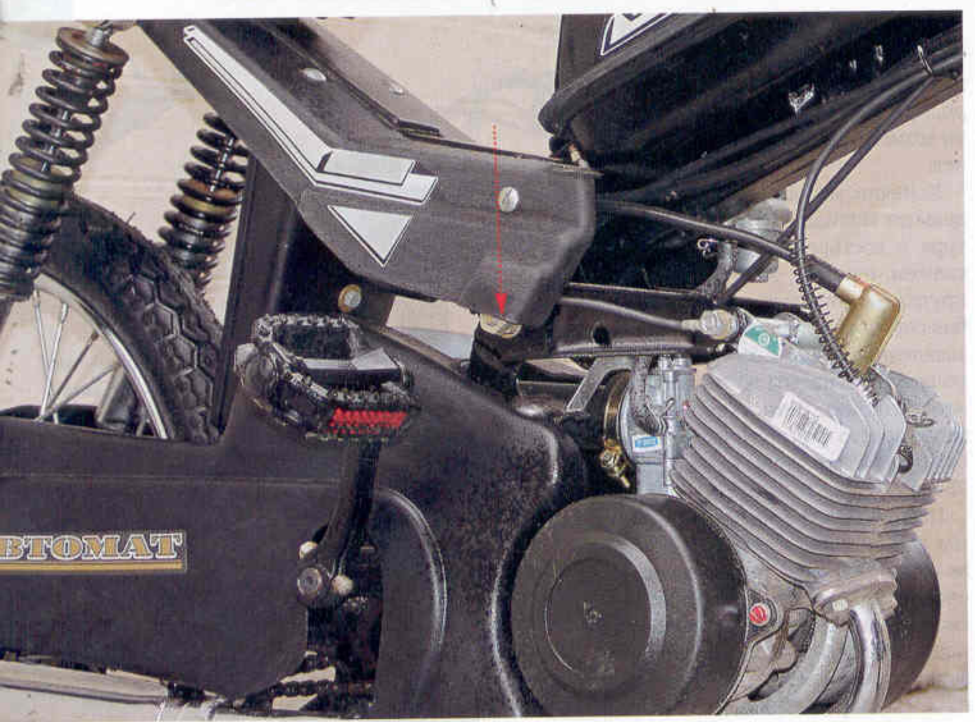
Есть у педальной лошадки и еще одно интересное свойство – на ней в экстренных случаях (кончился бензин или сдох



Широкий рогатый руль и педали – непременные атрибуты классических мопедов.

Стилизованное изображение самолета на крышке бензобака указывает на основной профиль «Северного завода».

Двигатель индийского происхождения прекрасно вписался в ходовую «Пегаса», разработанную еще 8 лет назад.



Двигатель качается вместе с маятником на высоко расположенной оси (показана стрелкой).



Под седлом небольшой инструментальный ящик.



Ступицы колес выглядят изящно благодаря малому диаметру, но за красоту приходится платить вялостью тормозов.

мотор) можно ехать на педалях, как на велосипеде. Для этого специальным рычажком у основания шатуна левой педали рассоединяются двигатель и привод. Правда, далеко ехать не удобно: слишком широко седло и велико передаточное отношение. Но уж если нужда заставит...

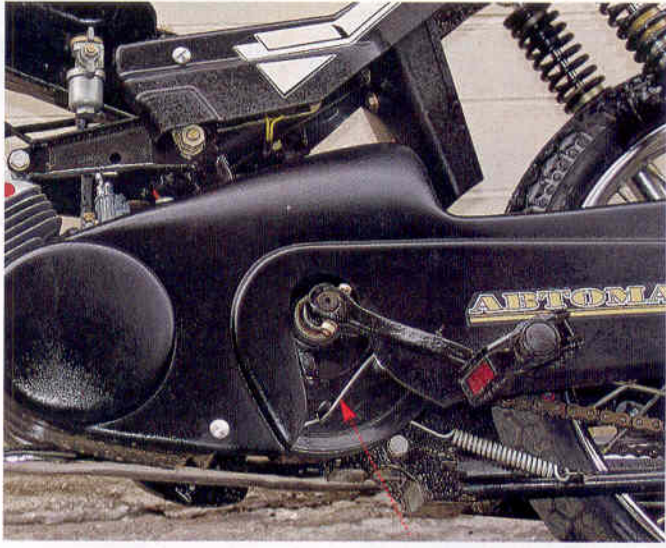
Органы управления аскетичны, особенно резинки рукояток руля: жесткие продольные выступы при длительной езде оставляют красные отпечатки не только на нежных детских ладонях. Тормоза, особенно задний, под стать динамике мопеда – вяловаты. Нельзя сказать, что они плохие. По крайней мере, ребенок не перевернется через переднее колесо. Вот чего действительно не хватает на мопеде – клавиши экстренной остановки двигателя. Ведь автомат сцепления не даст мотору заглохнуть ни при каких обстоятельствах, а рычажок декомпрессора требует для приве-

Спидометр выполнен без затей, зато одометр имеет второй счетчик с обнуляемыми показаниями.

Длинный глушитель прекрасно справляется со своими обязанностями и к тому же стильно выглядит.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	«Пегас-31»
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	55
Габариты, мм	1750x800x1100
База, мм	1170
Высота по седлу, мм	790
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	100
Объем бензобака, л	5
Макс. скорость, км/ч	50
Макс. нагрузка, кг	100
Контрольный расход топлива (не более), л/100км	1,5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	AnkurCM-50, 1-цилиндровый, 2-тактный, на качающейся подвеске
Рабочий объем, см³	49,0
Размерность, мм	40/39
Степень сжатия	8,2
Макс. мощность, л.с. при об/мин	2,4/5000
Система питания	карб. СПАКО с пусковым обогатителем
Газораспределение	поршнем
Система зажигания	электронная, бесконтактная CDI, питание от 1-фазного генератора переменного тока с возбуждением от постоянных магнитов
Запуск двигателя	педальный
Топливо	смесь бензина А-92 с маслом SAE-30 (50:1 и 30:1 при обкатке)
Система смазки	топливной смесью
Система охлаждения	воздушная, встречным потоком воздуха
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежного типа, сухое
Число оборотов двигателя при включении автоматического сцепления, об/мин	2800
Коробка передач	отсутствует
Передача от двигателя к кареточному узлу	ременная
Передача от кареточного узла к заднему колесу	цепная
Педальный привод	цепной
Возможность отключения двигателя и езды на педалях	есть
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	стальная, сварная
Подвеска переднего колеса	телескопическая вилка с пружинными амортизаторами
Подвеска заднего колеса	маятниковая (вместе с двигателем) с 2 пружинно-гидравлическими амортизаторами
Тормоз передний	барабанный
Тормоз задний	барабанный
Колеса	спицованные, взаимозаменяемые
Шины	2,25-16" Hindustan



Рычажок у основания шатуна отсоединяет двигатель от трансмиссии и позволяет ехать на «Пегасе», как на велосипеде.

но прогуливающихся бабулек.

Порадовала работа подвесок – сзади установлена полноценная «гидравлика». Она, видимо, тоже индийского происхождения, ведь раньше на всех «совкопедах» применялись только пружинные амортизаторы. Передняя вилка – пружинная, но ее хватает для машинки массой 55 кг, если не гонять на ней, как на кроссе.

Мощность генератора выяснить не удалось, но по крайней мере лампу фары в 25 Вт и задний 5-ваттный габарит он «тянет», начиная с малых оборотов. А большего для мопеда и не надо.

В целом «лошадка» получилась совсем неплохая, и дети, и взрослые остались катаниями довольны. Да и цена новинки самая разумная – из новой мототехники дешевле ничего нет.

дения в действие значительных усилий.

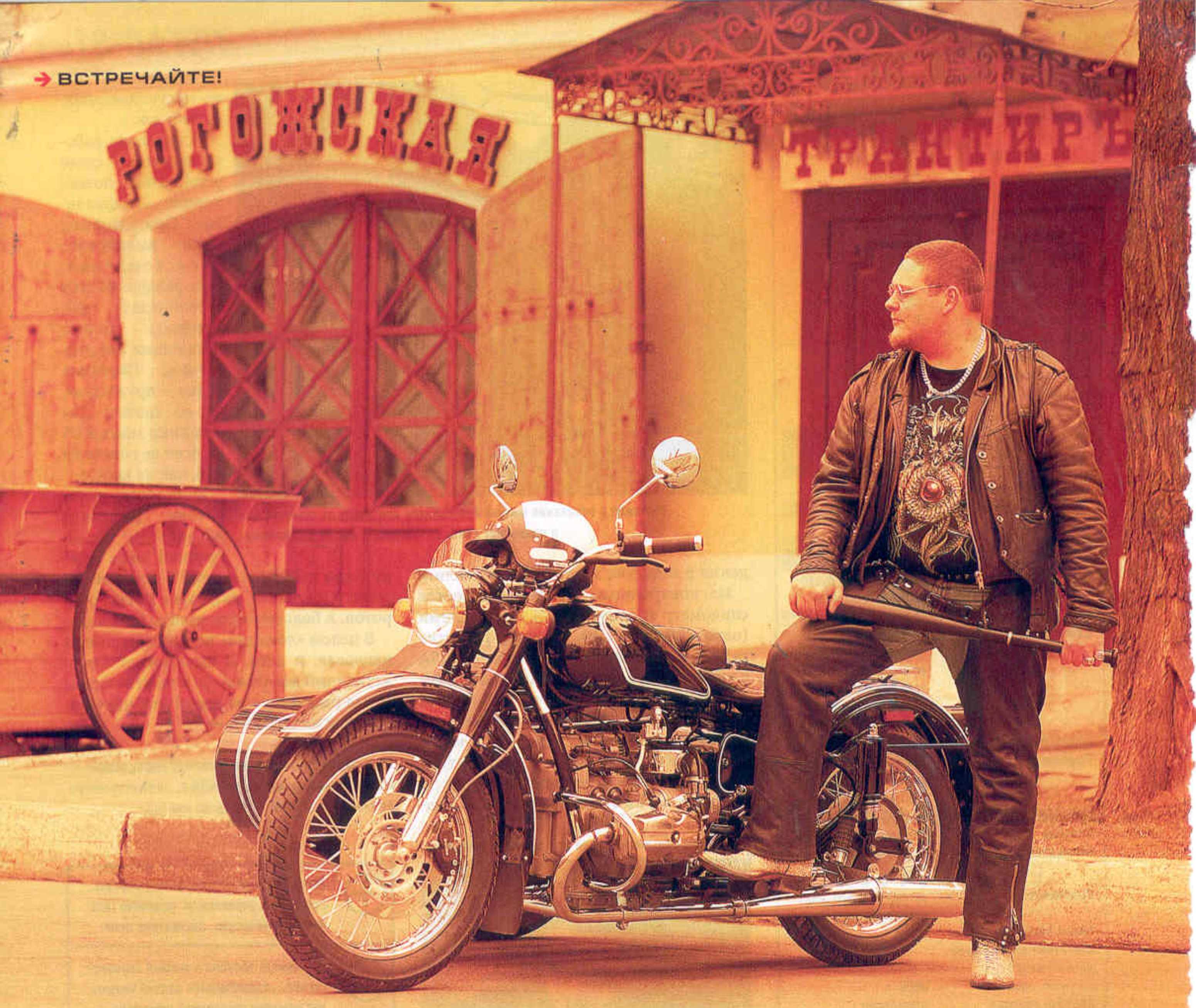
Из контрольных приборов имеется спидометр и одометр с двумя шкалами (одна – обнуляемая). На левой рукоятке руля – переключатель света П-25А с кнопкой звукового сигнала. В этом году его конструкция отмечает 45-летний юбилей. Звук у сигнала – громкий квакающий – вызывает ностальгию по мототехнике 60-х. Но такой тембр опять-таки имеет свои плюсы: если ребенок едет по тротуару, он не будет вспугивать беспеч-

Благодарим фирму **«Отечественные мотоциклы»** и лично г-на **Владимира КОВАЛЯ** за предоставленную возможность провести тест-райд мопеда.

+	**Легкий, великолепная экономичность, простота в управлении, неплохие (для мопеда) подвески, адекватная цена.**
–	**Маленькое заркало и слабый звуковой сигнал, «задумчивый» задний тормоз, нет клавиши экстренной остановки двигателя.**



Зеркало больше подходит для такого применения.



Татьяна КИРЮНИНА, Иван КСЕНОФОНТОВ, фото Александра БАТЫРУ

«СОВНАРХОЗ» В СТАРИННОМ СЮРТУКЕ

«УРАЛ-РЕТРО»

ИМЗ-8.1036, дорожный

Двигатель **745 см³** | Мощность **45 л. с.** | Масса **343 кг** | Максимальная скорость **105 км/ч** | Цена на рынке США **$9995** с коляской и **$6495** в варианте «соло» (в РФ до сих пор не продавался)

Никогда раньше на Ирбитском мотозаводе не заботились о привлекательности своих мотоциклов с коляской, не зря им дали прозвище «совнархозы». Зачем работяг наряжать во фраки? Однако рынок заставил.

В колясочном варианте справа на мотоцикле тоже установлена мигалка. Это чтобы облегчить жизнь янки при «обезлюливании». Вот бы о земляках была такая забота!

Ведущий конструктор Александр Строкин и дизайнер Виктор Шевченко творчески «перетряхнули» конструкцию. От серийных «Уралов» на «Ретро» перекочевали двигатель с электростартером, КП, колеса и кузов коляски. Остальные детали и узлы разработали заново либо подвергли глубокой модернизации. Из импортных комплектующих на «Ретро» установили органы управления, зеркала заднего вида, компоненты тормозной системы, светотехнические приборы, аккумуляторную батарею, мощный генератор, карбюраторы, бензокран с вакуумным включением. Мотоцикл и с «люлькой», и «одиночка» (ИМЗ-8.1236) успешно прошли сертификацию для Европы и США.

Ретро-стиль создают каплевидная форма бензобака, инструментальный ящик под седлом, багажник на заднем крыле, круглый задний фонарь, габаритный фонарь в виде трубы на крыле коляски (практически полностью воссоздано любимое раритетчиками колясочное крыло), форма руля (на мотоцикл устанавливается низкий «эмовский»), яйцевидная «глубокая» фара и, конечно, двойная белая цировка поверх безупречно лакированной черной краски. Кстати, для окраски используется ярославская эмаль МЛ-1110 классического черного цвета, которая блестит не хуже дорогой «фирмы».

«Обращение к корням» видно по тормозной системе. Проще, казалось бы, установить современные дисковые тормоза. Конструкторы пошли другим путем: в стандартную барабанную ступицу упрятали (и не догадаешься!) тормоза с гидроприводом. И волки сыты, и овцы целы: приличное торможение достигнуто, а тормоза стилизованы «под те времена».



Запаски нет, зато видно, как блестят хромированные полосы-усилители люльки.

Передний тормоз – дисковый – также с гидроприводом. Кстати, первые образцы «Ретро» комплектовались передним барабанным гидравлическим, что позволяло сохранить одно из достоинств мотоцикла с коляской: взаимозаменяемость всех трех колес. К сожалению, американские и европейские требования не позволяют устанавливать барабанный тормоз на переднее колесо мотоцикла, поэтому на современных экспортных моделях установлен дисковый. Устанавливается также и «ручник» автомобильного типа.

«Кожаные» детали комбинированные: верхние (лицевые) части обивки седел выполнены из натуральной кожи, боковые детали и тент на коляске – из искусственной. Отделка кузова коляски включает обивку подушки и спинки седла натуральной кожей и внутренние велюровые боковые панели (почти как в персональных довоенных автомобилях).

Особенный шик – в деревянном набалдашнике справа от бензобака. Именно таким рычагом в первой половине 20 века на всех мотоциклах переключались скорости. Но испуг многих, с первого взгляда не приметивших под «горшком» двуплечевого рычага ножного переключения передач, оказался необоснованным: ручным рычагом включается только задний ход и облегчается поиск нейтрали.

Список аксессуаров для «Ретро» включает переднюю дугу безопасности (для одиночки), стильный штампованный багажник в хромированном исполнении, устанавливаемый на щиток зад-

Биография «Урала-Ретро»:

- **февраль 2001** – сформировано техническое задание;
- **август 2001** – готов первый образец «Ретро»-одиночки;
- **сентябрь 2001** – презентация модели в Милане (Италия) на международной выставке EICMA-2001;
- **октябрь 2001** – отправлен экземпляр в США в качестве демо-образца для показа дилерам;
- **2002** – «Ретро» в модельном ряду экспортной продукции;
- **июль 2002** – выпущен «Ретро» с коляской;
- **конец 2003** – коляска оборудована тормозной системой;
- **конец 2003** – сертификация в Европе и США;
- **март 2004** – дебют на российском рынке.

него колеса, номерную табличку на передний щиток в стиле 30-х годов прошлого века, зеркало заднего вида на коляске, чехлы на запасное колесо. Показательно, что при сборке мотоциклов нет различий, для какого рынка он предназначен: и для россиян, и для американцев в Ирбите все делают (по крайней мере, стараются делать) одинаково качественно.

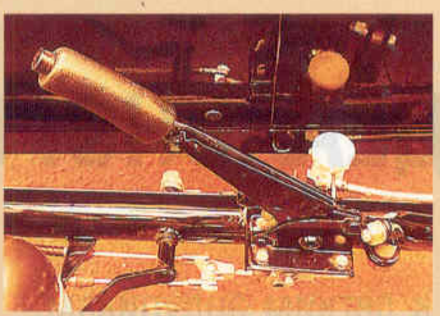
К сожалению, поездить на выставочном экземпляре не удалось: его отправляли в Штаты (где на эксклюзивные ирбитские мотоциклы у дилеров, представьте себе, очередь): если залить в бак бензин, возникнут проблемы на таможне. По уверению заводских специалистов, участвовавших в ходовых испытаниях, все «Ретро» показали великолепную устойчивость и предсказуемое поведение даже на скоростях 140–150 км/ч (для одиночки). А все



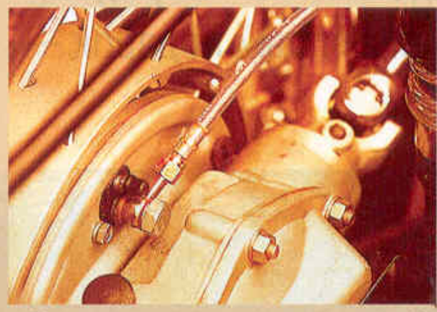
В фару, как в старые времена, «поселили» замок зажигания, контрольные лампочки и спидометр, градуированный в милях в час.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модельный год	2003
Габариты, мм	2224 x 1630 x 1020
Сухая масса, кг	325
Снаряженная масса, кг	343
База, мм	1550
Колея, мм	1160
Высота по седлу, мм	755
Наклон рулевой колонки, град.	26
Вылет вилки, мм	75
Дорожный просвет (без нагрузки), мм	140
Объем бензобака, л	21
Объем багажника, л	60
Топливо	бензин А-92
Макс. скорость, км/ч	105 (рекомендуемая)
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, оппозитный
ГРМ	OHV, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	745
Размерность, мм	78/78
Степень сжатия	8,8
Макс. мощность, л. с. при об/мин	45/5600
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	52/4000
Система питания	2 карб. Keihin L22AA с Ø диффузора 22 мм
Система зажигания	электронная
Система охлаждения	воздушная
Система выпуска	2-трубная, с 2 глушителями
Система запуска	электро- и кикстартер
Генератор	альтернатор Denso 14 В, 500 Вт
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	2-дисковое, сухое, с механическим приводом
Коробка передач	4-ступенчатая, с задним ходом
Передаточные числа КП	I – 3,6; II – 2,28; III – 1,56; IV – 1,19, з.х. – 4,36
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная
Передняя вилка	телескопическая ИМЗ, с 2 пружинно-гидравлическими амортизаторами
Диаметр несущих труб, мм	36
Ход колеса, мм	135
Задняя подвеска	маятниковая, с 2 пружинно-гидравлическими амортизаторами
Ход колеса, мм	80
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	диск Ø 296 мм, 4-поршневая скоба Brembo
Задний тормоз	барабанный Ø 200 мм с гидроприводом
Ручной тормоз	на заднее колесо и колесо коляски
Колеса	хромированные, спицованные, с алюминиевой ступицей
Шины	110/90-18"



Барабанный тормоз колеса коляски с гидроприводом (главный тормозной цилиндр Brembo), а «ручник» воздействует на механизмы заднего колеса и колеса коляски с помощью тросов.



В традиционном заднем мосту незаметно разместили барабанные тормоза с гидроприводом.



На глушителях клейма сертификации в США и Европе.

Писк стиля ретро – рычаг КП на баке, однако им включают только задний ход и «ловят» нейтраль. Любопытно, что даже у прародителя всех «Уралов» – М-72 такого рычага не было.



Обилие качественного хрома; стильные детали; комплектация «нормальными» тормозами, японским генератором, шинами, светотехникой, органами управления, карбюраторами.

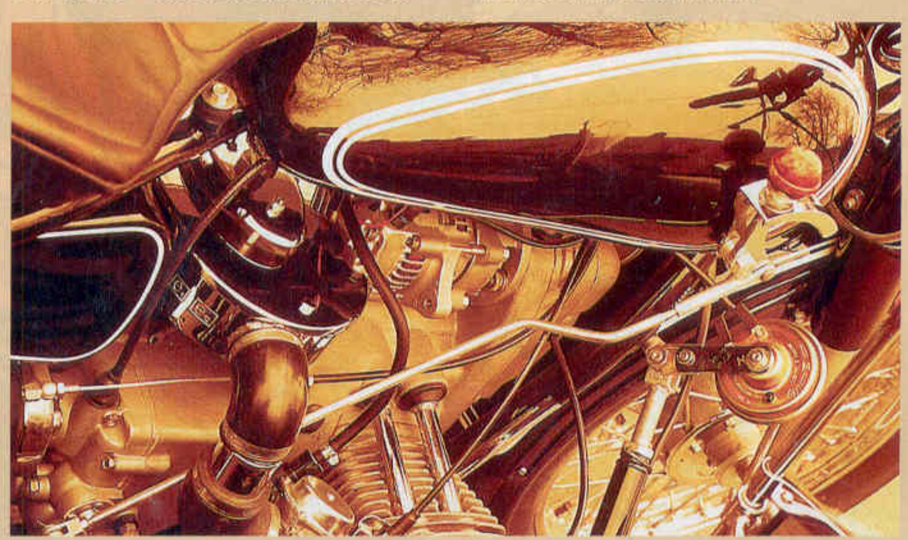


Неэстетичная сварка боковин «люльки»; ступицы без обработки и окраски; хромирован не весь крепеж; «колхозный» звуковой сигнал.

благодаря низкому центру тяжести, свойственному всем оппозитам, особенно если они с 18-дюймовыми колесами. Хорошая управляемость достигнута и за счет «классической» геометрии ходовой части (база – 1550 мм, угол наклона рулевой колонки – 26 градусов, вылет вилки – 75 мм).

А еще заводчане рассказали, что всего выпущен 41 «Ретро»: 14 одиночек и 27 с коляской (любопытно, что пять аппаратов купили в «праворульной» Японии). На 2004 год планом предусмотрен выпуск 90 машин с коляской. Производство работает «под заказ», срок исполнения – 2 месяца. Если будут заказы, возможны продажи и на российском рынке. Правда, в нашей стране есть сертификат лишь на модель с коляской, и то на ограниченную партию. Трудно прогнозировать, будут ли соотечественники записываться в очередь в дилерских мотосалонах – пока у нас предпочитают приобрести разбитый «совнархоз» и довести его до кондиции. Так считают на ИМЗ. Мы в редакции уверены, что после сообщения о возможности купить «Ретро» в России, очередь образуется не меньше, чем в Америке, тем более, что цена этих мотоциклов здесь значительно ниже – около $6000 с коляской и 4500 – «соло».

Благодарим фирму **«Отечественная мототехника»** и лично г-на **Владимира КОВАЛЯ** за помощь в подготовке материала.



Максим **КАЗАКОВ**, Москва, фото **Павла КОСОЛАПОВА**

ПОРТРЕТ ИДЕАЛЬНОГО ДАЧНИКА

YAMAHA TW125

Долго я приглядывался к легким эндурикам. Пришлось как следует «напрячься» в школе, поддерживать дома идеальный порядок, и вот получил от родителей щедрый подарок – новенький Yamaha TW125.

Моцик произвел странное впечатление: не только внешность (скажем, широченные колеса и маленький бак), но и «поведение» его поначалу слабо поддавались логике. Сам моцик легкий, но благодаря высоко расположенному центру тяжести при движении с малой скоростью таковым не воспринимается. Порадовался тому, что есть электростартер. Мотор работает тихо, практически без вибраций. Сиденье жесткое, но не скажу,







Типично эндуровская «приборка».

что неудобное, его форма хорошо сливается с «пятой точкой». Оно узко, а потому не мешает ездить, стоя на подножках.

Сами подножки расположены сравнительно низко, отчего ноги при езде совсем не устают. Руль широкий, с огромным углом поворота, что делает Yamaha маневренной. Все кнопочки на руле, пальцы как будто сами их находят. «Приборка» небогата, но спидометр и контрольные лампочки (больше ничего и нет) всегда в поле зрения. На немаленький багажник запросто помещается надувная лодка или корзинка с грибами.

Теперь о ездовых впечатлениях: мотор эластичный, с колоссальной тягой на «низах» (на холостых можно бросить сцепление – не заглохнет, а плавно тронется с места) и ровным характером без провалов и подхватов в верхней части скоростного диапазона. Хоть «кубиков» в нем всего ничего, для езды по дачным проселкам их вполне хватает. Складывается впечатление, что мотор специально «задушен» со стороны выпуска (этот вывод напрашивается, когда смотришь на выходное отверстие глушителя – его диаметр от силы миллиметров 10–12). Коробка передач не перестает радовать четкостью работы и легкостью включения «нейтралки».

Подвески при их скромных ходах (160 мм спереди и 150 мм сзади) весьма энергоемки. Хотя не исключаю, что львиную долю неровностей поглощают высокопрофильные шины. О них разговор особый: покрышки очень широкие и сделаны из очень мягкой резины, что дает возможность закладывать мотоцикл на асфальте довольно глубоко. Но полнее всего резина демонстрирует свои достоинства на песчаном пляже: там, где зарываются другие мотоциклы, «тэвэшка» едет легко, не продавливая песок.

Все-таки стихия этой «ямашки» – узкие проселки и лесные тропинки. Благодаря зацепистой резине, малому весу и широкому рулю, она легко вылезет из любого бурелома и грязи.

Защита от грязи работает только по отношению к водителю, пассажир же приезжает с покатушек вымазанный, словно свин.



Передний дисковый тормоз более чем соответствует скоростным возможностям аппарата, задний барабанный немного «туповат».

Светотехника заслуживает оценки «пять с плюсом»: луч фары яркий и охватывает большой сектор дороги (по сравнению с «совкоциклами»), подсветка спидометра глаз не режет. Мигание поворотников заметно даже при ярком солнце.

РАСХОДЫ ЗА ДВУХЛЕТНИЙ ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ

Статья расходов	Сумма ($)	Количество замен
Цепь	100	1
Свеча зажигания	5	1
Колодки тормозные задние	20	1
Масло+фильтр	40	4
Цена нового мотоцикла	3400	

После пробега 7000 км стартер стал скрежетать при работе. Разобрав его, ничего криминального я не нашел, кроме небольшого осевого люфта в переднем подшипнике ротора. Подложил под подшипник шайбу подходящей толщины, и после этого стартер ни разу не вызвал нареканий.

Итог следующий: за два сезона я накатал больше 18 000 км, в основном по раздолбанному тракторами проселку, но в мотоцикле ничего не сломалось, ни один сальник не потек, не порвался ни один тросик. Аппарат «кормил» обычно 95-м бензином, но и 92-й мотор «переваривает» без затруднений. Расходует эта Yamaha около четырех литров на сотню (не сравнить с «Ижом» или «Уралом»), а удовольствия от езды доставляет несравненно большее.

Общие данные: сухая масса – **118 кг** ■ длина – **2140 мм** ■ база – **1330 мм** ■ высота по седлу – **805 мм** ■ высота по рулю – **1120 мм** ■ объем бензобака – **7 л** ■ максимальная скорость – **120 км/ч.** **Двигатель:** 1-цилиндровый, 4-тактный, воздушного охлаждения ■ рабочий объем – **124 см³** ■ газораспределение – **SOHC** ■ мощность – **11,8 л. с.** при 9000 об/мин ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – стальная трубчатая ■ передняя подвеска – телескопическая вилка, ход колеса 160 мм ■ задняя подвеска – маятниковая с моноамортизатором, ход колеса 150 мм. **Тормоза:** передний – дисковый Ø 220 мм, двухпоршневая скоба ■ задний – барабанный. **Колеса и шины:** передняя – **130/80-18** ■ задняя – **180/80-14.**



Александр ВОРОНЦОВ, фото Наталии ДОЛГОЙ

НЕУЛОВИМЫЙ КОВБОЙ

МОТОР-ПАРК-2004



Фестиваль «Мотор-парк» проходит уже не в первый раз, и неизменно поражает сочетанием великолепного замысла и более чем скромного результата. Идея неплоха: разбавить скукоту традиционной выставки различными шоу. Но вот изъян: ведь шоу-то придуманы, чтобы заманить досужую публику к выставочным стендам? Так почему же «Мотор-парк» раз за разом проходит в таких местах, куда поедет лишь самый упертый мотофанат? На сей раз площадкой для фестиваля стал выставочный центр «Крокус-Экспо». Слыхали о таком? Вот-вот. Конечно, во всем мире стараются выставочные комплексы размещать на окраине города, где стоимость земельной площади поменьше и жилая застройка не мешает. Но при этом выполняется железный закон: в двух минутах неспешной ходьбы от станции метро.

Moto Guzzi, Harley-Davidson и антикварный Chevrolet Corvette – убойное сочетание!



Самый большой «ковровец» – вездеход «Бархан».



Главный дебютант «Мотор-парка» – ковровский «Курьер» со 150-кубовым 4-тактным двигателем китайского производства.

Иначе массового зрителя не заманить. А ведь что уж там – выставки рассчитаны главным образом на «случайного» посетителя. «Продвинутый» и так все знает.

Итог предсказуем: не ахти какой большой зал не ломился от обилия экспонатов (при том, что мотоциклетная экспозиция была щедро приправлена автомобилями и даже вертолетами). И если бы не компания «БайкЛенд», устроившая настоящий парад мототехники Suzuki, KTM и Hyosung, то заявленные организаторами «скоростные выступления мотогонщиков» (из официального пресс-релиза) можно было бы проводить прямо под крышей. Любопытно, что некоторые участники прошедшего месяцем ранее мотосалона – Ижевский мотозавод, компании «Гран Мото» (Ducati и TM) и «Нексус» (Yamaha и Geely) – отметились и на «Мотор-парке». Наконец-то проявился и Ковровский завод имени В.А.Дегтярева. Показательный момент: 2-колесные мотоциклы, выставленные на его стенде, оборудованы исключительно китайскими 4-тактниками. Собственному мотопроизводству приходит конец.

Печально, господа... И приходит на ум крамольная мысль: если бы вместо мюнхенского Intermot, собирающего весь мир раз в два года, баварцы проводили бы в своей столице по три мотосалона в год, заинтересовали бы эти события кого-либо, кроме писак из местной мотопрессы?



Ну вот и наши трайкостроители доросли до V8!



Самый «смачный» стенд принадлежал «Падонкам Масквы».





Emerald Dream – «Изумрудный сон». Оба хороши: и байк, и название.

Дмитрий ДОЛЬНИК,
фото Battistinis Custom Cycles Ltd. и из архива автора

КОСМОПОЛИТЫ

ИТАЛЬЯНСКИЕ «АМЕРИКАНЦЫ» ИЗ АНГЛИИ



Dark Angel – пример «лоурайдера» от Battistinis.

Кастомайзинг – давно уже не эксклюзив американцев: позволили янки иноземцам незаметно, тихой сапой растащить свое исконное достояние по белу свету. А что ж вы, милые мои раззявы, хотите? Не удосужились в свое время запатентовать этот вид надругательства над мотоциклом, должные копирайты не оформили и – тю-тю, прощелкали орлиным (белоголовый орлан, если не ошибаюсь?) клювом. Теперь поди отличи, где и кто поглумился над аппаратом.



Battistinis Red Star.
Могучее заднее крыло и есть нессовский «taildagger».

Я вот к чему клоню. Уже не первый год в каталогах с мотоциклами, иллюстрирующих творчество американского кудесника из Сан-Леандро Арлена Несса, обязательно попадаются байки мало того что иноземные, так и вовсе британские. Зовутся они Battistinis и смотрятся в звездной компании достойно – будь то элегантный «лоурайдер» Dark Angel или «бэггер» Italia. Более того, для многих своих творений божественный Несс заказывает кое-что именно у Battistinis. Отчего, спросите, столь благосклонен кастом-гуру к англичанам? Чем они, черти, подфартили?

Не скажу, что в истории британского кастомайзинга нет громких имен, они есть, и не одно – от пионеров движения Рэя Леона и Джона Уоллеса до продолжателей их бессмертного дела Эндрю Питерса, Ричарда Тейлора и Стива Морли. Но сегодня компания Battistinis в Британии – «намба уан» (или «нумеро уно»? Короче – номер один!).

Баттистини… Породисто звучит, а? Вспоминается то ли Его дизайнерское величество Баттиста Пининфарина, то ли еще какое художественное Боттичелли… Братья Рикки и Дин Баттистини (они, как вы догадались, тоже итальянских кровей) в 1990 году открыли мастерскую на южном побережье Британии, в почти курортном Борнмуте. Позже к ним присоединился опять же брат по имени Марк, он взял на себя ответственность за успехи продукции семейного бизнеса на итальянском рынке. Почуяв нарастающий интерес к американскому кастомайзингу, братья, подсуетившись, стали главным европейским дистрибьютором компаний Arlen Ness и Performance Machine (как в воду глядели: в 90-х европейский кастомайзинг расцвел пышным цветом). Другое направление деятельности фирмы – постройка эксклюзивных кастом-байков для небедных заказчиков. Пример «раннего Баттистини» – Fab-Breeze, совершенно гротескный чоппер с короткой передней рычажной вилкой Paughco, высоченным рулем-«эйпхангером» и массивным «хвостом», который, если визуально, почти скреб асфальт (такое крыло у одного из творений Несса, оно так и называется – taildagger). Аппарат явно построен под впечатлением знаменитых нессовских Flamed Pan и Yellow Screamer, которые, в свою очередь, созда-

Типичный американский «бэггер». Называется Italia. Сделан в Англии.





Monaco. Яичный желток с V-твином.

вались по мотивам первых чопперов 40-50-х, когда сверхдлинных «спрингеров», как справедливо заметил Арлен Несс, не было и в помине. «Лакокрасочник» Battistinis господин Терри Спенсер специально мотался в Америку к известному мастеру этих дел Джеффу Маккэнну изучать премудрости ремесла и привез из-за океана эксклюзивный орнамент, разработанный Маккэнном для Fab-Breeze, а также сиденье от Дэнни Грея – этот больше двух десятков лет шьет седла для мотоциклов Несса. Раму сварил в Англии Рик Джеймс (и по сей день все Battistinis, за редким исключением, – «софтейлы»). Подход, как видим, более чем основательный! С теми же трансконтинентальными замашками создавались и другие ранние байки Battistinis (Red Shift, например). Одно время главным мастером-кастомайзером Battistinis был Джефф Дюваль, это его «перу» принадлежат известные The Cruiser и FXR-SS. За пять лет мастеровые из Борнмута построили два десятка «откутюрных» кастомов по полсотни тысяч долларов каждый – по тем временам дороже не бывало.

Дела компании шли неплохо, когда случилась беда: Дин Баттистини трагически погиб в мотоциклетной аварии. Оправившись от удара, семейство приняло непростое решение: продолжить бизнес! Но сконцентрироваться на продаже «афтемаркетовой» продукции и не строить мотоциклы… И еще – так частенько бывает после потери мужчины в доме – семья переехала в другой дом. Компания обосновалась в Шотландии, в Глазго.

От судьбы не уйдешь! Через несколько лет, в конце 90-х, страсть возобладала: новые байки окончательно закрепили за компанией репутацию кастомайзеров первого эшелона. Именно тогда мотоциклы Battistinis стали украшать каталоги Несса, а также специализированные и не очень (Penthouse, например) издания. В конце концов Рикки рванул работать к Нессу, что еще выше подняло авторитет фамилии. А затем все вместе вернулись в Борнмут – южный воздух для кастомайзинга явно предпочтительнее. У руля встал Марк, вести дела взялась помогать жена Саманта, за «железо» в ответе мастер Дэвид Маршалл, за покраску – бессменный Терри Спенсер. В конце 90-х появились самые известные работы Battistinis: Red Star (построенный по заказу и при участии архитектора и дизайнера интерьеров морских яхт Кена Фрейвоха), Batt Sax, Dark Angel, Emerald Dream, Paint It Black (помните такую вещь у The Rolling Stones?), Let It Bleed (снова «роллинги»! далеко не самая «байкерская» группа, а ишь как вдохновляет – именитый Сирил



Imagine. Оказывается, до сих пор существуют кастомы, похожие на мотоцикл.

Primitive. Никакого примитивизма – укороченный «спрингер» очень даже к месту.

Хьюз так и вовсе Harley-DavidStones в свое время построил), Stone (в данном случае к «роллингам» отношения никакого, это просто фамилия заказчика), Ala D'Oro (продолжение раннего Battistinis FXR-SS, помесь кастома с кафе-рейсером – обтекатель-бикини и все такое, опять же старина Несс любил такой «коктейль»).

Все эти аппараты – товар штучный и стоили немалых денег. А если подешевле, но помассовее? Можно и так: «серийные» модели не только для богатеньких плейбоев не заставили себя ждать. Разумеется, это не ширпотреб в известном понимании слова, а то, что Марк называет серией «One of a Kind» («Типа того», если по-нашему). Это когда клиент, захлебываясь слюной, визжит: «И я хочу такой же!», а ему в ответ: «Пжалте в кассу, господин-хороший!»

Первый «массовый» байк – Envy (эффектное название – «Зависть») – появился в 2000 году. Его можно заказать либо со «стоковым» 1340-кубовым Harley-Davidson Evolution, либо с 1639-кубовым V-твином из компонентов производства компаний S&S и Patrick Racing. В 2001 году гамма пополнилась сразу тремя моделями с мотором S&S объемом 1639 см³ – Monaco, Imagine и Primitive, причем последняя – снова с «короткой» рычажной вилкой.

В декабре 2002 года компания представила новинку – Lopez с мотором RevTech объемом 1639 см³. «Почему Lopez?» – спросили Марка Баттистини. А тот в ответ так прямо и резанул правду-матку: потому, говорит, что она как Дженифер Лопес – черная и сексапильная. А каков зад!.. (Это он про «250-ю» резину.) Умница, Марк! «Отпиарил» Lopez как положено, смачно и с треском.

В следующем году презентовали Black Ice – «рогатый» чоппер с мотором S&S объемом 1754 см³, а в январе 2004 года в Италии, на кастом-шоу в Падуе, миру предстал воистину радикальный чоппер Torment (это вам уже не тихая «Зависть», а «Мука») с двигателем Patrick Racing объемом 1852 см³, на этот раз с длиннющим «спрингером» Paughco. А сзади каток-«трехсотка» (!) Avon Venom X-300*.

Идея запустить «псевдосерии» оказалась гениальной и прибыльной: уже построено около двухсот Battistinis, а это



Задний каток-«трехсотка» Avon Venom X-300.



Envy, всем на зависть.



Torment. Новейшее творение от Баттистини (то, что сверху, не входит в комплектацию).

* Недолго почивал на лаврах Metzeler со своей «двухсотвосьмидесяткой». Чую, скоро задние колеса станут шарообразными – то-то будет смеху! Хорошо еще, что мотоциклы должны время от времени поворачивать, что требует от профиля задней покрышки какой-никакой, а все ж округлости. А то бы отмерли за ненадобностью такие рудименты, как боковые и центральные подставки – стоял бы байк как вкопанный и без них.

Pre V-Rod. «А не замахнуться ли нам на Вильяма нашего Джи Дэвидсона?»

для данной отрасли капиталистического мотостроя уже цифра!

К тому же исправно приносит доход производство собственной линии баков, задних маятников, крыльев, воздушных фильтров, а также «дырявых» ручек и подножек серии C-Thru (читается как «see thru» – «вижу насквозь»), которые в Америке раскупаются как горячие хот-доги. На них (не на хот-догах), кстати, клеймо Batt, где буква «а» заключена в характерный геральдический щит – это логотип Арлена Несса.

А в прошлом году еще одна «тема» нарисовалась у Battistinis. Если пожелаете, здесь с радостью откастомайзят ваш новехонький Harley-Davidson V-Rod (дело, к слову, крайне рисковое: аппаратец своеобразен донельзя, так что одно неловкое движение – и не ровен час изуродуешь вещь): установят другой руль (собственного изготовления), выпускную систему BUB, итальянские ручки-дрючки-педали-подножки-приборы от OMP, стопари от Kuryakyn, колеса от Несса и тормоза Performance Machine. И будет он теперь черным, и имя ему будет Per V-Rod.

А теперь немного лирики. Марк Баттистини, как и подобает истинному кастомайзеру, время от времени выдает идеологические перлы. Вроде такого вот признания в любви к V-твинам: «Многоцилиндровый «японец» – словно деловито бегущая сороконожка. Когда же вы заводите Harley – будто спускаете с привязи накачанного стероидами гризли!» Каково?! Это же надо такое придумать!.. Вот за что я и люблю кастомайзеров: они – поэты, блин!

Такая вот космополитическая история. Кастомайзингу, заразе этакой, абсолютно без разницы где куститься и плодоносить. «Ubi bene, ibi patria», как любят говаривать, по эпитету Сталина-Вышинского, безродные: «Где хорошо, там и отечество». В Англии, по всему видать, кастомайзингу хорошо.

Автор выражает благодарность **Марку и Саманте БАТТИСТИНИ** за помощь в подготовке материала.



Алюминиевый бак **Battistinis**. Посылки с таким содержимым частенько доставляют Нессу.



Хит – дуршлагообразные ручки **C-Thru**.



EUROPE

15 ЛЕТ

Наша история. Наш путь. Наша легенда.

Chapters NWMC
Россия: Москва, С.-Петербург, Саратов, Брянск,
Казань, Одинцово, Калязин, Самара,
Воскресенск, Пушкино,
Магнитогорск, Н. Новгород.
Беларусь: Минск, Гомель.
Украина: Харьков.
Латвия: Рига.
Германия: Katzhutte.
Biker Association: Сахалин,
Тверь, Чебоксары, Липецк, Калининград, Луганск.

**Не ищи проторенных путей.
Найди свой,
и пусть другие следуют ему...**

30.05.2004 в 23:00

Проезд по ночной Москве, Парад Night Wolves. Посещение мест, связанных с историей NWMC.

31.05.2004 в 19:00

Концерт лучших российских групп. Лазерное шоу и шоу спецэффектов (постановщик Хирург).
Выступление резидента Клуба SEXTON DJ Романов,
а также DJ Санчес и DJ Фомин.

Контакты: РОССИЯ, Москва,
ул. Нижние Мневники, 110.
Тел\факс: (095) 191 2593.
Web: www.night-wolves.ru, www.bikecenter.ru
E-mail: info@night-wolves.ru, info@bikecenter.ru
Germany. web: www.night-wolves.de



Россия была всегда кладбищем для идей,
порожденных злом.
Кладбище невозможно победить - в нем лишь
можно остаться навсегда...
Амминь.

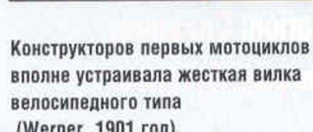
Александр ВОРОНЦОВ

ДЕРЖАТЬ УДАР!

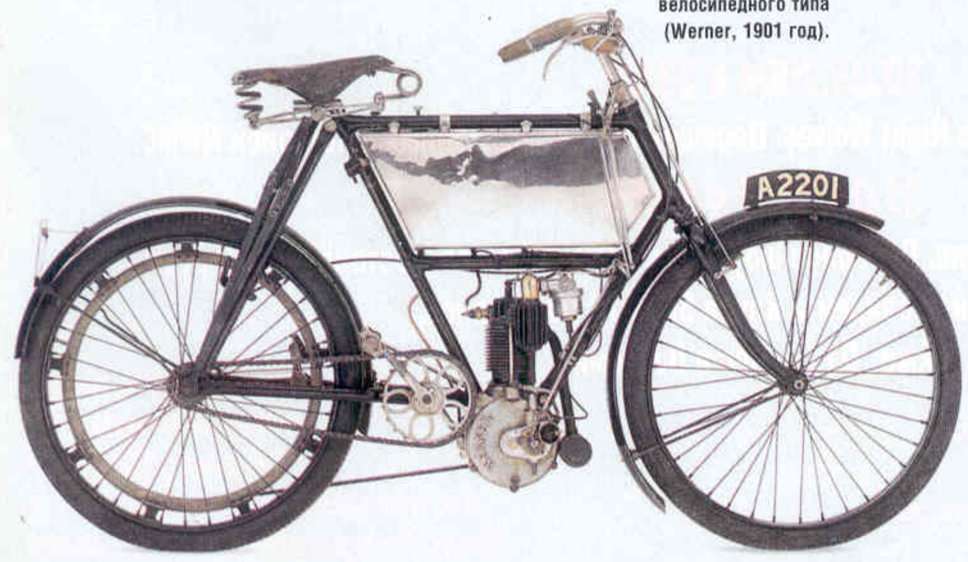
ЭВОЛЮЦИЯ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ

Отвечайте быстро: какие ассоциации вызывает слово «вилка»? «Пожрать» – реакция обывателя. «Два удара – восемь дырок» – да вы, батенька, кровожадина!.. Фи, как это все примитивно… «Дорога и байк», – скажет брат-мотоциклист. Для тебя, дружище, и рассказ.

Иными агрегатами мотоцикл обзавелся в ходе своего развития. Но передняя вилка – это первородное! Потому что с самого начала было колесо, которое нуждалось в закреплении и поворачивании вправо-влево. Конструкторы не забивали себе голову поисками ответов на вопрос «как»: зачем изобретать… велосипед? Ибо ходовую часть они тупо (ну, почти) заимствовали от него, вместе с той жесткой конструкцией, за которой изначально и закрепился термин «вилка».



Конструкторов первых мотоциклов вполне устраивала жесткая вилка велосипедного типа (Werner, 1901 год).



Заимствовать не зазорно, да вот беда: скорости да и массы мотоциклов уже в начале XX века превысили велосипедные. А дороги!.. Кто тут ругает трассы Подмосковья? Вы бы прогулялись из Парижа в Бордо сто лет назад – не то запели бы… И каждая кочка, каждый ухаб со всей силы дубасили по передней вилке, а она бесхитростно передавала мощь ударов на руль, переднее колесо при этом скакало по выбоинам, так и норовя сбиться с пути, то бишь курса истинного. Не езда, а забава мазохиста!

Поэтому системы подрессоривания переднего колеса возникли уже тогда, на заре мотоциклизации населения. Первым плодом этой маленькой технической революции стали рычажные вилки. В самом деле, идея прямо-таки напрашивалась сама собою: на нижних концах обычной вилки велосипедного типа установить маленькие рычаги, со-


Рычажная вилка простейшего типа (Borgo 1908 года).



Рычажная система с четвертьэллиптической рессорой мотоцикла Indian Powerplus (1916 год). Обратите внимание: передняя часть крыла тоже подрессорена!

единенные с осью колеса и пружинящими элементами. В самом примитивном варианте эти рычаги были подобны коромыслам, соединенным с осью колеса спереди и работающими на растяжение пружинами – сзади.

Более совершенную версию предложили конструкторы американской компании Indian в 1910 году. Короткие рычаги в вилке тянущего типа (т.е. ось колеса находилась за осью качания рычагов) крепились к вертикальным стойкам, соединенным в верхней части с листовой четвертьэллиптической рессорой. Такие на мотоциклах Indian применялись до 1946 года, копию подобной конструкции мы увидим на мотоциклах BMW 20-х годов или в 30-х годах на нашем ПМЗ-А-750.

Извечный соперник Indian'a, компания Harley-Davidson, применяла с 1906 года на своих мотоциклах другую схему (подсмотренную у европейских конструкторов): короткие рычаги, на сей раз в подвеске толкающего типа (то есть ось колеса перед осью качания рычагов), соединены как бы с еще одной вилкой, в верхней части опирающейся на установленные перед рулевой колонкой пружины сжатия. Решение, простое и эффективное, с восторгом подхватили многие американские мотоциклетные компании (коих в начале века насчитывалось около 300!). Более того, когда Джордж Браф, создатель самого совершенного мотоцикла 20-х годов – Brough Superior – испытывал множество вариантов передней вилки, то остановился именно на этой схеме. И хотя Harley-Davidson в конце 40-х годов перешел на телескопические, в 1988 году «случился рецидив»: дебютировало семейство Springer с современным вариантом вилки образца 1906 года!

Как некий технический курьез, отметим популярные в начале XX века качающиеся вилки. Мысль ее создателей, надо полагать, выстраиваясь так: ведь препятствия-то – спереди! Значит, надо компенсировать удар, приходящий не снизу, а в «лоб». Так родилась ферма, закрепленная серединой в нижней части рулевой колонки, а вверху соединенная с горизонтальной пружиной. Несмотря на сомнительную работоспособность, схема сохраняла популярность до 20-х годов – до тех пор, когда возросшие скорости показали, что «гуляющее» вперед-назад колесо несовместимо с хорошей управляемостью.

Уже перед первой мировой войной весь этот зоопарк конструкций начала вытеснять еще одна схема – параллелограммная вилка. Фактически она еще одна разновидность рычажной, но ее рычаги вынесены вверх, к рулевой колонке – туда, где пыль и грязь не грозят разрушением шарнирным соединениям. Верхняя часть конструкции образует параллелограмм – отсюда и название


Вариант, так удачно скопированный конструкторами Harley-Davidson, в первоначальном европейском исполнении (бельгийский FN 1907 года).



Качающаяся вилка мотоцикла Indian Zero, 1916 год.



Современное исполнение вилки образца начала XX века на модели Harley-Davidson Springer Softail 2004 года.

вилки – по диагонали которого расположена цилиндрическая пружина. А колесо закреплено на нижних концах двух трубчатых ферм (либо мощных штампованных элементов).

С ростом скоростей «вылезла» еще одна проблема: мало смягчить удар – надо еще и погасить вызванные им колебания. Самое простое решение – фрикционный демпфер: набор дисков, соединенных с узлами подвески и поджатых сильной пружиной. Оказалось, что он легко встраивается в параллелограммную вилку, что лишь добавило ей популярности. (Для любознательных: подробнее о развитии систем амортизации см. «Мото», №9-2003).

Но у «фрикционника» есть большой недостаток – высокое трение покоя. Вот что это значит в нашем случае: чтобы этот пакет дисков сдвинуть, необходимо нешуточное усилие, и на мелких неровностях вилка «дубеет». Этого греха начисто лишены гидравлические системы, сопротивление которых, напротив, минимально при малых перемещениях, но возрастает при больших. То, что надо! Новое слово носилось в воздухе, а произнесли его инженеры BMW, представившей в 1935 году мотоциклы с телескопическими вилками с гидравлической амортизацией.

Иногда услышишь: именно конструкторы BMW изобрели «телескоп». Это не так. Система «труба в трубе» существовала гораздо раньше, чем ею воспользо-

А Я ТАКОЙ НЕПОДРЕССОРЕННЫЙ...

Какие требования предъявляют конструкторы (и мотоциклисты) к передней подвеске? Разные. Ибо этот узел совмещает две важнейшие функции: управления и подрессоривания (фактически они друг с другом связаны: попробуйте управлять мотоциклом, который «стартует в космос» на каждой выбоине). Поэтому передняя подвеска должна обладать высокой жесткостью на изгиб и кручение (чтобы траекторией переднего колеса управлял водитель, а не дорожные ухабы). Она не должна «сопротивляться» усилию поворота (для чего сводят число шарниров к минимуму и устанавливают в них подшипники качения). Важен и момент инерции относительно оси поворота: с ним борются, «вытягивая» все массы в струнку – как у телескопической вилки, и сводя к минимуму массу поворотных элементов. Вилка должна «поглощать» энергию удара об ухабы, не допуская отрыва переднего колеса от дорожной поверхности не только при ударе, но и при отбое – отсюда требования к снижению внутреннего трения, а также к минимизации неподрессоренной массы. О, в нашем рассказе вылез неупоминавшийся до сих пор термин! Что обозначает?

У мотоцикла, как и у любой транспортной машины, масса делится на подрессоренную и неподрессоренную. Чтобы понять разницу, снимите мотоцикл с подставки и плюхнитесь на него всем телом. Все, что придет в движение относительно земли, и есть подрессоренная масса, что останется неподвижным – неподрессоренная (с рычагами подвески ситуация чуть сложнее: неподрессоренной считается лишь та их часть, которая находится за точкой крепления амортизатора). Вот эта самая неподрессоренная всей своей массой мешает работе подвески – в силу ее инертности. Поэтому конструкторы всеми силами и стараются свести ее к минимуму, облегчая все, что только можно, в том числе и за счет использования легких материалов. Кстати, важна не только абсолютная величина неподрессоренной массы, но и ее отношение к подрессоренной: поэтому на тяжелых мотоциклах плавность хода всегда лучше даже при использовании простых подвесок.

А

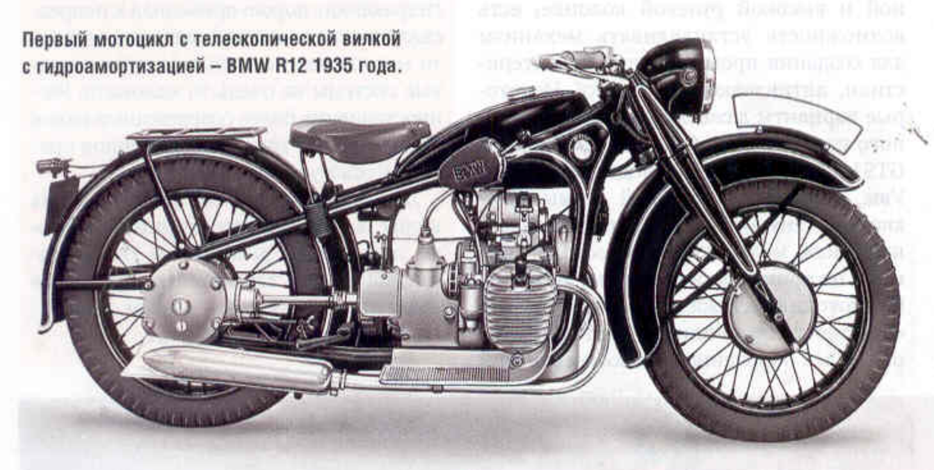
Б

Подрессоренная (А) и неподрессоренная (Б) масса мотоцикла.

вались баварцы: некое подобие телескопической вилки мы найдем в мотоциклах, выпущенных еще до первой мировой войны, – например, британских Rex и Scott. Но «телескоп» покорил мир именно тогда, когда обзавелся гидравлической амортизацией. На его стороне и другие преимущества по сравнению с «параллелограммом» – высокая жесткость на кручение, большой ход подвески. Интересно, что в том же 1935 году полноценный «телескоп» появился и на мотоциклах малоизвестной датской компании Nimbus. Уже в годы войны собственный вариант «гидротелескопа» создал английский концерн AMC (марки AJS и Matchless). А после войны «бегство от параллелограмма» приняло массовый характер, и уже в середине 50-х годов он вовсе исчез.

Классическая параллелограммная вилка на мотоцикле Norton 18 (модель 1927 года).

Серьезный недостаток классической телескопической вилки – ее стоимость: недешево обходится встроенный гидро-



Первый мотоцикл с телескопической вилкой с гидроамортизацией – BMW R12 1935 года.

амортизатор, поскольку он требует высокой точности обработки. Оказалось, можно сэкономить. Вспомните, «телескопу» присущ высокий уровень внутреннего трения (труба по трубе!), которое, однако, тоже гасит колебания. Поэтому на многих недорогих аппаратах (будь то Pannonia 60-х годов или незамысловатый скутер 80-х) устройство телескопической вилки просто до примитива: две трубы да пружина. Едешь как на панцирной кровати – на малых скоростях и так сойдет!

Появление гидравлических амортизаторов для задних подвесок (в силу конструктивных особенностей они дешевле «телескопов») дало новый толчок развитию и рычажной вилки: чтобы установить такой амортизатор на «передок», достаточно чуть перекалибровать отверстия для системы гидравлики и пружину заменить на другую – помягче. Помимо короткорычажных вилок, известных еще с начала XX века, необыкновенную популярность в 50-е годы приобрела длиннорычажная вилка (разница между «длинно-» и «коротко-» определяется тем, меньше или больше радиуса колеса длина рычага) системы Earles. На фоне тогдашних «телескопов» она отличалась необыкновенной плавностью хода – ведь внутреннее трение в такой конструкции гораздо меньше.

Но и телескопические вилки не застыли в развитии. На смену первоначальным вилкам пришли бесштоковые конструкции, а внутреннее трение удалось уменьшить за счет установки между трубами втулок из низкофрикционного материала. В итоге уже в конце 60-х годов на мотоциклах-одиночках «телескопы» вытеснили «конкурента» – рычажные конструкции (на мотоциклах с коляской длиннорычажные вилки популярны до сих пор только потому, что позволяют получать вылет малой величины, компенсирующий «избыточную» устойчивость; на скутерах же рычажные применяют в основном из компоновочных соображений и дешевизны ради).

УПРУГИЙ, КАК СТАЛЬ

В природе существуют три материала, отличающиеся от других лучшей упругостью, а также такими достоинствами, как технологичность, дешевизна и т. п., которые используют в подвесках: металл, резина и… воздух. Первый наиболее популярен, потому как не теряет свойств достаточно продолжительное время. Чаще всего мы увидим в мотоциклетных подвесках цилиндрические пружины, работающие на сжатие (кстати, если использовать пружины с неравномерной навивкой, то можно добиться и прогрессивной характеристики подвески: за счет того, что часть витков при сжатии «насаживается» друг на друга, в конце хода деталей подвески возрастает сопротивление). В начале XX века были популярны листовые рессоры. А на немецких мотоциклах Adler 50-х годов применялся и вовсе экзотический вариант – спиральные (как в часах) пружины.

Резина в мотоциклетных подвесках появлялась, но не надолго: во-первых, она допускает лишь малый ход подвески, во-вторых, со временем «стареет», растрескивается.

А вот воздух на этой работе долгожитель. Его непревзойденное достоинство в том, что упругость подвески можно быстро изменять, варьируя давление. Еще в 1907 году английская компания Air Springs Ltd (ее название так и расшифровывалось – «воздушные подвески») выпускала мотоциклы с пневматическими подвесками обоих (!) колес. После второй мировой войны некоторые производители соблазнились телескопическими вилками системы Oleomatic, в которых не было стальных пружин – их как раз и заменял воздух. Но оказалось, что на столь «легковесную» стихию нельзя полагаться, – уплотнения весьма скоро теряют работоспособность. Поэтому в наши дни воздух применяют охотно, но лишь в сочетании с привычными пружинами – в так называемых «вилках с подкачкой».

Короткорычажная вилка толкающего типа (NSU Supermax 1957 года).



Новая атака на «телескоп» разразилась в 80-е годы. Чем же этот бедолага не угодил конструкторам? Перечислим грехи приговоренного: высокая стоимость изготовления, большое внутреннее трение, относительно малая жесткость на изгиб, необходимость создания рамы с мощным (и тяжелым) узлом рулевой колонки, допущение сильных «клевков» при торможении. Увы, у традиционных рычажных систем слабостей не меньше. А что если создать нетрадиционные? Например, позаимствовать то, что в автомобилестроении: мощный неповоротный рычаг и поворачивающаяся на нем ступица переднего колеса. У таких систем много преимуществ: большая жесткость, отпадает необходимость в массивной и высокой рулевой колонке, есть возможность устанавливать механизм для создания прогрессивной характеристики, антиклевковый эффект. Некоторые варианты даже добрались до серийного производства (Bimota Tesi, Yamaha GTS1000, гоночный Elf, недавний Vyrus). Увы, недостатков у такой схемы тоже хватает: внушительная неподрессоренная масса, малый угол поворота, а главное – не привыкший к хитрому механизму мотоциклист жалуется, что утратил «чувство руля». Видимо, поэтому затея оказалась обреченной на коммерческий

«КЛЕВАТЬ» ИЛИ НЕ «КЛЕВАТЬ»?

На резком торможении вес мотоцикла как бы ложится на переднее колесо, и происходит «клевок»: передняя телескопическая вилка сжимается до предела и подвеска уже не в состоянии гасить удары при наезде на дорожные неровности. Что совсем небезопасно во время прохождения виражей (а ведь перед входом в поворот мы как раз и тормозим). Поэтому в начале 80-х мощные мотоциклы начали оснащать антиклевковыми системами. Чаще всего они основаны на «запирании» гидравлики вилки при возрастании давления в тормозном контуре. Чтобы сохранить работоспособность вилки при срабатывании антиклевковой системы, приходится вводить еще один перепускной клапан – он открывается при наезде на неровности дороги (и, следовательно, резком возрастании давления в гидроамортизаторе). Вся эта «игра гидравлики» порою приводила к непредсказуемости поведения машины, оттого-то мотоциклисты с опытом антиклевковые системы не очень-то жаловали. Распространение более совершенных вилок картриджного типа в конце концов привело к отказу от этих устройств.

Для большинства систем рычажных вилок в силу их геометрии «клевок» не характерен: реактивные силы, возникающие при торможении, стремятся «разжать» вилку и тем самым компенсируют «клевковый» эффект.

Длиннорычажная вилка системы Earles на мотоцикле BMW R69S (модель 1960 года).

провал (любопытно, что скутеры с такими подвесками судьбою гораздо удачливее, но у скутеристов и вообще весьма своеобразные взгляды на многие вещи).

Гораздо лучше сложилась жизнь системы Telelever, разработанной в концерне BMW. Она фактически представляет собой симбиоз «телескопа» и рычажной вилки: трубы выполняют роль направляющего аппарата, а нижняя траверса, соединенная со скользящими трубами, связана с продольным рычагом. Именно на этот рычаг и опирается амортизатор (в трубах тоже есть масло, но лишь для смазки). Система отличается легкостью управления и заслуживает только похвал – с нею практически исчезает эффект «клевка». В конце концов, лучший показатель достоинств – сотни тысяч проданных мотоциклов BMW серий R и K. Подозрительно лишь одно: никто из конкурентов не спешит ее копировать. Но, опять-таки, надо учесть, что и владельцы BMW – тоже люди особого сорта, со своими взглядами на то, каким должен быть мотоцикл.

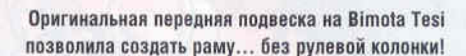
На выпады новомодных схем приверженцы «телескопов» ответили очередными нововведениями – появлением вилок «перевернутого» типа и картриджных демпферов. «Перевертыш» вошел в моду в конце 80-х (хотя был изобретен гораздо раньше – Moto Guzzi применяла вилки такого типа еще в 50-е годы). Главная его особенность в том, что неподвижные трубы по диаметру больше скользящих. Благодаря этому «перевороту» жесткость вилки на изгиб и кручение гораздо выше.

Подробно о картриджных вилках – в «Мото», № 9-2003. Напомним лишь основные их достоинства: легкость регулировки гидравлических характеристик (сопротивления сжатия и отбоя), удаленность клапанов от воздушной «подушки», чреватой вспениванием масла и потерей работоспособности. Можно сказать, что это изобретение вознесло «телескоп» на недосягаемую для других систем высоту – как всегда, ценой увеличившейся стоимости.

Что дальше? Очевидно, появится еще более изощренная в техническом отношении начинка телескопической вилки – конструкторы уже подумывают об автоматическом изменении характеристик в зависимости от типа дороги и стиля вождения. Но вот что обостряет интригу прогнозов: смогут ли что-либо противопоставить «телескопу» нетрадиционные конструкции? Как показывает история, порою новые идеи сваливаются как снег на голову, падают с энергией урагана – и моментально завоевывают мир. Сладко переносить такие «стихийные бедствия».



Передняя подвеска Telelever мотоцикла BMW R1100S.



Оригинальная передняя подвеска на Bimota Tesi позволила создать раму... без рулевой колонки!



Передняя вилка-«перевертыш» с картриджной начинкой – почти обязательный атрибут современного мощного байка (Kawasaki ZX-10R).

Александр ВОРОНЦОВ, Дмитрий ДОЛЬНИК, фото из архива редакции

«I'LL BE BACK!»*



Рисунок Сергея ЧИРКОВА

Хотя мотоциклетный бизнес и уступает по прибыльности добыче нефти и проституции, число желающих окунуться в него не убывает. И то сказать, дело-то интересное, престижное, это не в земле иль еще где ковыряться… Да вот беда: пожалуй, лишь китаец за «полштуки баксов» простит двухколесной тачке все грехи. Развращенному европейцу или американцу подавай не только дизайн да высокие параметры, но и громкое имя. Представьте: заваливаешь ты в бар и громогласно объявляешь приятелям: «А я себе приобрел Chunlan (варианты: Bajaj, ZID, Putaputa)!» И каков эффект? В лучшем случае спросят: «На хрена тебе пейджер, если все вокруг ходят с мобилами?..» И совсем другую реакцию вызовет магическое «Ducati».

А каково этим самым Norton'ам, Vincent'ам, Indian'ам?! «Сделать имя» – не фунт изюма съесть. Прикиньте, сколько лет его себе зарабатывала та же Aprilia, сколько вложено денег, сколько выиграно чемпионатов мира!.. Но есть и другой, соблазнительно легкий способ: «имя» купить. За 120-летнюю историю мотоцикла знаменитых марок загнулось – не счесть, а названия на слуху, их звучание будоражит сознание покупателя и вызывает обильное слюноотделение… «Свободные» бренды прямо под ногами – нагнись да подбери!

Возрождением марок-легенд в последние годы занимались многие, да мало кому удалось. Это истории побед и неудач.

* «Я вернусь!» – любимая фраза Терминатора.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

TRIUMPH

Блистательный пример воистину триумфального возрождения! Но и было что возрождать: марка держалась в лидерах мотоциклетного рынка рекордно долгое время – с начала прошлого века и до конца 60-х годов. И хотя не снискала особой спортивной славы (так, по мелочи – несколько абсолютных рекордов скорости, победы на «шестидневке», в клубных гонках и т.п.), зато ее мотоциклы, ставшие идолами для американских и европейских мотоциклистов, были повсюду.

Потом случилась безобразная история со слияниями (кстати, под патронатом правительства), рабочим кооперативом и прочей организационной порнографией. Нынешний хозяин марки Джон Блур поднял ее буквально из грязи. И, стряхнув все 90-летние наслоения, начал буквально с нуля: построил современнейший завод, нанял новых работников (принципиально не принимал никого из «той», старой мотопромышленности), дал задание спроектировать мотоциклы по японскому образцу… Сработало! И лишь доказав миру, что англичане способны соперничать с японцами на поле брани высоких технологий, Блур разрешил создавать ретро-модели. Сейчас он инвестирует еще 140 миллионов долларов, чтобы расширить производственные возможности вдвое – до 70 000 мотоциклов ежегодно.



1939 Triumph Tiger 100



2004 Triumph Thruxton 900

BSA

Вклад «Бирмингемской оружейной фабрики» в создание канонического образа британского мотоцикла трудно переоценить. Но в начале 70-х англичанам было не до оценок собственного вклада в создание национального величия и прочих сантиментов – компания дышала на ладан. Не ахти как помогло слияние BSA-Triumph с Norton-Villiers, и в 1973 году марка BSA тихо почила. Справедливо рассудив, что звонкие имена обрекать на забвение есть тяжкий грех, уже в 1975 году Берти Гудмен и Уильям Колькоун выкупили все надлежащие права и уже через год начали строить легкие мотоциклы BSA – с 125- и 175-кубовыми двухтактниками Yamaha и Morini. В 1994 году марку перекупил концерн Regal Engineering. Интересно, что пути BSA и Regal уже пересекались – в 20-х годах эти компании совместными усилиями выпускали… граммофоны.

Сегодня в арсенале BSA Regal Group две модели – BSA Tempest с рядным 2-цилиндровым мотором (изначально сконструированным фирмой Wasp для кроссовых мотоциклов с коляской) и «одногоршочник» BSA Gold SR500 – по сути, Yamaha SR500, стилизованная бывшим конструктором Norton Джоном Маклареном под классический BSA Gold Star. Круг замкнулся – ведь Yamaha SR500 создавалась в свое время с явной оглядкой на британскую «классику». Основной рынок BSA – продвинутая Япония. Видимо, остальной мир еще не дорос до таких «смелых» технических решений, как стальная дуплексная рама и барабанные тормоза.

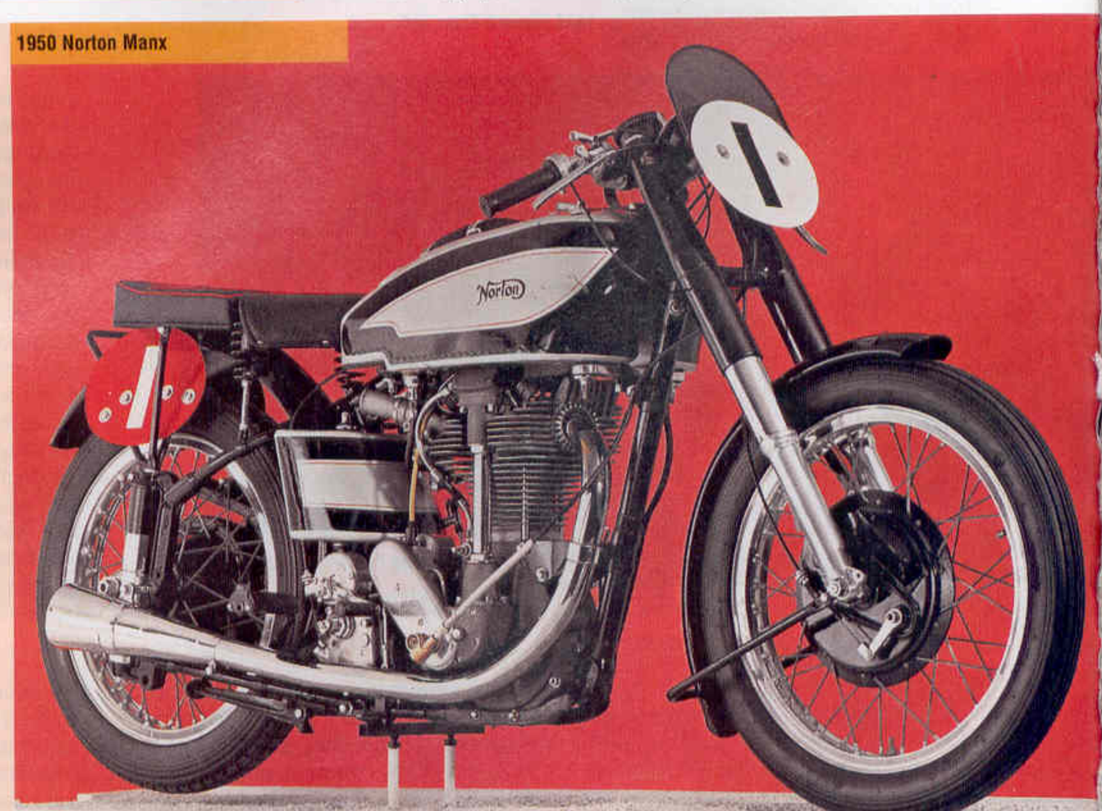


1952 BSA 500 Star Twin

2004 Greeves Anglian

GREEVES

В 60-х годах прошлого века марка Greeves пользовалась весомым авторитетом, прежде всего за счет успехов в мотокроссе и триале. Но под луной, как известно, ничего вечного не сыщешь. Тем более, когда речь идет о гордой и независимой английской мотоциклетной компании. Вяло потрепыхавшись, в конце 70-х фирма Greeves прекратила существование. Казалось, навсегда. Ан нет, в 1999 году давний поклонник славной марки Ричард Дил основал компанию Greeves Motorcycles Ltd. и предлагает теперь ценителям две модели – триальный Anglian (точная реплика чемпионского мотоцикла 1967 года) и эндуро Pathfinder (более современная конструкция с вилкой Paioli и дисковыми тормозами). Нынешние Greeves вполне аутентичны – на них устанавливается 2-тактный 1-цилиндровый двигатель объемом 246 см³ с алюминиевой головкой цилиндра, сконструированный Бертом Гривзом в далеком 1964 году.



1950 Norton Manx

NORTON

Кого нужно убеждать в культовости этой марки? С нею по степени «легендарности» может потягаться разве что Triumph. Но вот беда: если Triumph пережил действительно триумфальное возрождение, то у Norton дела не ахти: движений много, толку мало. К тому же происходит постоянная путаница в копирайтах на использование марки… Эпопея, словом.

Какие только проекты в последнее время не анонсировались! Взять хотя бы 8-цилиндровый Norton Nemesis – где он теперь? Имели место и вполне реальные начинания. Основанная в Германии Йоахимом «Джо» Зайфертом компания Norton Motors GmbH построила сотню кафе-рейсеров Norton C652SM International в английском стиле. Подготовил и версию с современным дизайном – Norton Combat. Но не суждено уже «Комбату» нести гордое имя Norton: Зайферт продал права на использование марки американцу Кенни Дриру. Притом продал как-то странно. Теперь мало того, что немец остался без громкого бренда, так еще и ищет инвесторов, чтобы запустить Combat в производство. Продешевил, что ли?



2004 Norton 952 Commando

Ну что ж, Америка так Америка. И там, как оказалось, встречаются люди с понятиями. Вроде Дрира. С 1999 года его компания Vintage Rebuilds, основная специализация которой – ремонт классических «итальянцев» и «британцев», строила в небольших количествах родстер Norton VR880 Commando. Окончательно уладив вопрос с немцами, контору свою Дрир переименовал в Norton Motorsports (отделение, непосредственно занятое постройкой мотоциклов, известно как Norton America) и вышел в 2002 году на рынок с более «объемным» Norton 952 Commando. Тиражи мизерны, зато аппарат по духу действительно английский.



1939 Matchless G80

MATCHLESS

Вы скажете, так не бывает! Еще как бывает!..

Братья Гарри и Чарльз Коллир счастливо сочетали в себе таланты конструкторов, мотогонщиков и предпринимателей. Они доказали всему миру, что их мотоциклы не зря носят имя Matchless – «несравненный»: выиграли гонку «Турист Трофи» и установили несколько абсолютных рекордов скорости. В 30-е годы их предприятие, поглотив несколько компаний-конкурентов, стало огромным концерном AMC, выпускавшим чуть ли не треть всей британской мотопродукции.

Увы, наследники деловой хваткой не обладали, и в 1966 году концерн обанкротился. Сейчас приходится лишь удивляться, что серьезных попыток возродить столь звучное имя, считай, что и не было. В 1987 году Лес Харрис, хозяин компании по производству деталей для классических «британцев», выпустил партию 500-кубовых мотоциклов Matchless G80 с мотором Rotax – да тем и ограничился. Другой английский фанат мотостарины Джордж Бил с 1991 года выпускает реплики гоночных мотоциклов 50-х годов Matchless G50, но только на заказ. Выходит, формально марка еще существует, но если по существу, «пациент» скорее мертв, чем жив.

ROYAL ENFIELD

Это одна из старейших марок не только в Великобритании, но и в мире – свой первый трицикл по образцу De Dion компания построила еще в 1899 году! А уже к первой мировой войне подошла с широчайшей гаммой разнообразных двухколесных машин – от легкой 2-тактной модели до тяжелого «колясочного» аппарата с V-образной «двойкой». Новое дыхание марка обрела уже после второй мировой войны: ее 2-цилиндровые модели Constellation и Interceptor, «ходившие» на скоростях под «200», – предки нынешних супербайков.

Увы, поразивший британскую мотопромышленность мор 60-х годов не пощадил и Royal Enfield, и марке угрожала погибель, если бы не контракт на поставку мотоциклов… индийской армии. Размеры заказа поражали воображение, и в Бомбее был построен сборочный завод, уже в 1957 году освоивший полный цикл производства 350-кубовой модели Bullet. Ее здесь выпускают до сих пор! Индийцы выкупили все права на марку и экспортируют свои мотоциклы в Японию, США и… Великобританию.



2004 Royal Enfield Bullet

VINCENT

Мотоциклы Филиппа Винсента по праву считаются выдающимися аппаратами. Вообще-то до 1950 года они несли марку Vincent-HRD, лишь последние пять лет выпуска – во избежание ассоциаций с Harley-Davidson – просто Vincent. Мощный литровый V-твин, который был частью силовой структуры рамы, задняя подвеска с треугольным маятником на амортизаторах, расположенных под седлом, – такое и сейчас людям показать не стыдно. А уж по тем временам – вовсе супербайк! Но удачная конструкция и успешный бизнес далеко не всегда идут по жизни рука об руку. В декабре 1955 года вышли последние «настоящие» Vincent. Точка? Нет, многоточие. И конструкция, и сама марка Vincent многим не давала покоя. Патриарх европейского тюнинга швейцарец Фриц Эгли построил в 1967-72 годах около 250 своих Egli-Vincent, которые теперь сами по себе считаются самодостаточной «классикой» и служат объектами копирования.



2004 Irving Vincent



1949 Vincent Black Lighthing

А в Австралии к мотоциклам Vincent и вовсе относятся как к родным. Основания для этого есть: Фил Ирвинг, сконструировавший для Винсента легендарную V-образную «двойку», по происхождению как-никак австралиец. И сегодня заказать новенький Vincent на Зеленом континенте – не проблема, более того, есть из чего выбрать. Тони Принс, когда-то работавший у Эгли, делает под заказ свои TPV (Tony Prince Vincent) – вариации на тему Egli-Vincent; Кену Хорнеру, владельцу инжиниринговой компании Ken Horner Equipnent, больше по душе «натуральные» Vincent 50-х. Вот он и создал дочернюю фирму HRD Engineering (оп-па, вот и «HRD» опять всплыло!), которая предлагает оснащенный 1300-кубовым V-твином мотоцикл в духе 50-х, названный Irving Vincent – то есть одновременно в честь Фила Ирвинга и Филиппа Винсента.

В США все куда круче. Нет, ретро-романтикой здесь и не пахнет. У Винсента Ли (тезка Vincent!) из Сан-Диего амбиций поболе, чем у всех европейских и австралийских «воскресителей» Vincent вместе взятых. Основанная им в 1998 году компания Vincent Motors USA предлагает очень серьезный аппарат, несущий на баке логотип Vincent-HRD, – с литровым жидкостным V-твином от Honda RC51 (130 л. с.), передней вилкой перевернутого типа, алюминиевыми колесами и прочим модерном. Предлагаются четыре версии – «стандартная» Black Shadow, кафе-рейсер Black Lightning S, турер Black Lightning ST и круизер Black Eagle.

Традиционные для Vincent названия призваны ласкать слух каждого энтузиаста марки. Ласкать слух и превращать процедуру расставания с огромными деньжищами за мотоцикл в болезненную экзекуцию.

ЗОЛОТОЙ ЗАПАС

Британское мотоциклетное наследие столь богато и обширно, что овеществленных в мотоциклы легенд хватит на всех желающих – были б деньги. Назовем лишь самые громкие, еще не перечисленные имена: AJS, Ariel, Excelsior, James, Panther, Scott, Sunbeam, Velocette.

2004 Vincent Black Lightning S



США
INDIAN

Немного найдется в мире марок со столь «звездной» харизмой. Со времени возникновения в 1901 году компания безоговорочно лидировала на американском рынке. Потом возник какой-то там Harley-Davidson... Борьба двух брендов занимала умы американцев все 20-е и 30-е годы, но обе мотофирмы испытали пресс слишком доступных автомобилей... В конце концов, съежившаяся до неприличия рыночная ниша смогла вместить лишь одного производителя, и в 1953 году Indian понуро отступил.

Попытки реанимировать легендарное имя начались практически сразу же. Уже в 50-е годы под этой маркой продавали английские мотоциклы, позднее даже тайваньские! Параллельно с «проституцией бренда» предпринимались попытки выпускать «настоящие Indian», которые резко участились в 90-е годы. Ситуацию осложняла путаница с юридическими правами на марку. В конце концов, конгломерат предпринимателей из США и Канады отсудил эти самые права и организовал в Калифорнии производство мотоциклов (даже с собственным двигателем!). Замах оказался слишком большим, собственных средств не хватило, а кредиторы не захотели ждать – и компания обанкротилась. Но наверняка новой попытки возрождения марки ждать недолго – больно уж имя славное. Не говорю уж о том, что, пользуясь юридической неразберихой, собственные версии мотоциклов Indian (порою до неприличия фантастической конструкции) клепают мелкие предприниматели из Великобритании, Германии, Швеции и даже Австралии.


1947 Indian Chief


2003 Indian Chief Deluxe

EXCELSIOR-HENDERSON

В 20-е годы продукция американских компаний Excelsior и Henderson, входящих в велосипедно-мотоциклетную империю Игнаца Швинна, олицетворяла собой лучшие достижения американской мотостроительной мысли. Обе фирмы упорно наступали на пятки и «Харлею», и «Индиану», и если бы не Великая депрессия, заставившая Швинна свернуть в 1931 году производство мотоциклов, кто знает, как бы все обернулось.

Эти аргументы стали решающими при выборе названия для байков, которые задумали строить братья Дэн и Дейв Хэнлоны в зарегистрированной в 1993 году компании Hanlon Manufacturing Co. Только Excelsior или только Henderson? А не лучше ли оба сразу? Так и поступили: выкупили права на использование марок (до тех пор, кстати, принадлежавшие Schwinn Company) и переименовались в Excelsior-Henderson Motorcycle Manufacturing Co. В 1995 году был собран первый Excelsior-Henderson Super X, названный так в честь классической модели 20-х годов. Мотоцикл получился своеобразный, уж никак не «харли-клон». Крепко сбитый, с 1516-кубовым V-твином собственной конструкции, массивной передней рычажной вилкой и задним моноамортизатором. В 1997 году в Миннесоте братья построили завод, рассчитанный на выпуск 5000 мотоциклов в год, и в декабре 1998 года Super X был запущен в серию.

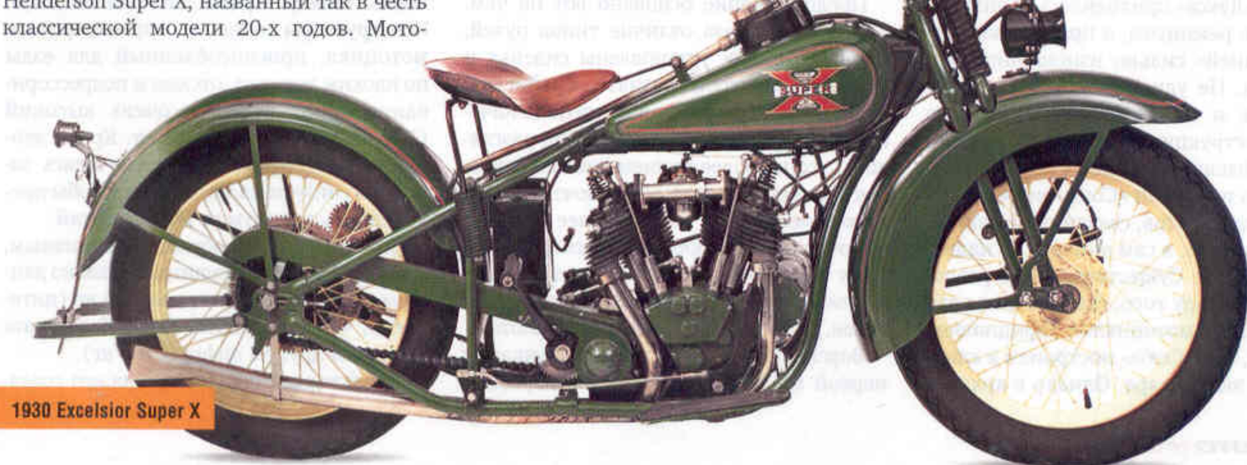
Вы наверняка заметили: как-то слишком гладко все вышло у Хэнлонов – так не могло долго продолжаться, даже в Америке. В августе 1999 года грандиозная затея банально вылетела в финансовую трубу. Построить успели менее двух тысяч мотоциклов. Группа инвесторов обещала спасти предприятие, но «тянула кота за хвост», и в 2002 году состоялись похороны бизнеса. Счастливые владельцы тех считанных мотоуникумов объединились в клуб, и в душе каждый рад, что таких аппаратов, как у них, больше не делают. И счастливы своей исключительностью.


1999 Excelsior-Henderson

ЗОЛОТОЙ ФОНД

А его практически и нет! Да, в начале XX века процветало множество марок – Cyclone, Pope, Ace, Cleveland и прочие... Да вот беда – они забыты напрочь!

To be continued – продолжение в следующем номере.



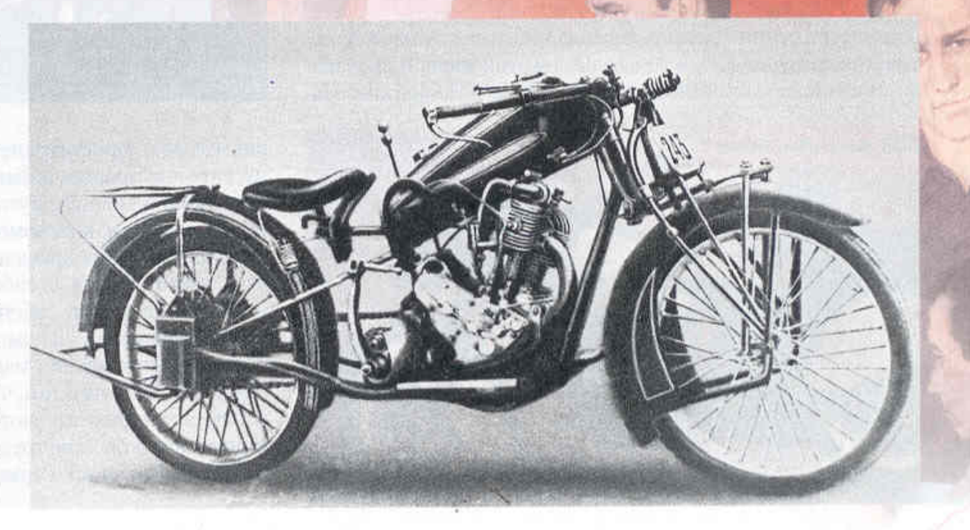
1930 Excelsior Super X

Алексей ПОПОВ, собиратель и реставратор, Рига

ДВА «СОЮЗА»

80 ЛЕТ ПЕРВОМУ СОВЕТСКОМУ МОТОЦИКЛУ

В этом году негромко и без пафоса наступил 80-летний юбилей «Союза». Нет, не того Союза нерушимого, сплотившего навеки, а мотоцикла, в честь этого самого Союза названного. Прошел юбилей тихо и незаметно, потому что вообще о машине знают немногие. А ведь это одна из первых двухколесных машин, созданных при Советской власти, и в ее судьбе многие характерные для того времени парадоксы.



Группа инженеров под руководством Петра Николаевича Львова приступила к созданию первого в СССР мотоцикла в феврале 1924 года. Работу развернули в помещениях завода бывшего «Акционерного общества Дукс», до революции принадлежавшего промышленнику Юлию Меллеру. До большевистского переворота на предприятии выпускали самолеты, а также велосипеды и мотоциклы. Меллер был представителем швейцарской компании Moto Reve, и на его заводе весьма успешно собирали мотоциклы с узлами и агрегатами этой фирмы, а также английской BSA. В годы гражданской войны и после на предприятии ремонтировали различную технику. Красная Армия нуждалась в транспорте, поэтому восстановлению мотоциклов, доставшихся в наследство от царской армии, а также захваченных у противника или просто «экспроприированных» у «классово чуждых элементов», придавалось серьезное значение. Мастерам бывшего «Дукса» приходилось заниматься даже не ремонтом, а прямо-таки «реконструкцией» сильно изношенной мототехники. Не удивительно, что проектирование и изготовление мотоцикла новой конструкции поручили группе инженеров бывшего завода «Дукс».

Машина по имени «Союз» остается загадкой. Документов, связанных с нею сохранилось мало, а сам аппарат до наших дней не дожил. Существуют даже разногласия по поводу того, сколько всего выпустили таких мотоциклов. Официально считается, что «Союз» построили в единственном экземпляре. Однако в архивах Серпуховского ВНИИмотопрома мне удалось разыскать «Справку о количестве выпущенных мотоциклов в СССР в довоенный период». Документ послевоенный, в нем черным по белому (вернее пожелтевшему): напротив названия мотоцикла «Союз» в графе «количество выпущенных машин» стоит цифра «2». Насколько достоверны эти данные? Это еще большой вопрос.

Обратимся к первоисточникам. Первая официальная публикация, посвященная «Союзу», – статья Борисова в журнале «Мотор» № 3 за 1925 год, в ней и фотография мотоцикла. Это один из двух известных мне снимков «Союза», второй сделан несколько позже. Если внимательно вглядеться в оба фото, то можно увидеть, что изображенные на них машины разнятся в деталях. Из чего напрашивается вывод: либо действительно построено два мотоцикла, либо на фотографии в «Моторе» лишь первый вариант того же аппарата.

Предположение основано вот на чем. Бросается в глаза отличие типов рулей, а также то, как установлены сиденья и подножки водителя, разнятся конфигурации бензобаков и грязевых щитков. Качество фотографий – увы, но можно разглядеть, что на более раннем снимке бензобак «растекся» под сиденье почти до заднего крыла, тогда как на более позднем фото бак другой формы. Видимо, по первому варианту маслобак располагался почти под сиденьем, но позже «переехал» выше, за счет чего возросла его высота.

Версию о последующей модификации первой машины косвенно подтверждает фраза из той же публикации: на мотоцикле в ближайшее время будут переконструированы некоторые узлы.

Двигатель мотоцикла «Союз» спроектировали традиционно для того времени: 1-цилиндровый двигатель рабочим объемом 502 см³, цилиндр из чугуна, с несъёмной головкой. Конструкция системы газораспределения выполнена по схеме IOE, т. е. впускной клапан располагался над выпускным. Коробка передач 3-ступенчатая, типа Jardine. Привод на заднее колесо, судя по фотографии, все же цепной, а не ременный, как утверждалось в некоторых публикациях. Косвенно подтверждает эту версию свечная подвеска заднего колеса – при ременном приводе осуществить нормальную передачу крутящего момента без проскальзывания было бы сложно.

Ходовая часть мотоцикла чрезвычайно прогрессивна, даже революционна для тех лет: свечная задняя подвеска и достаточно сложная подрессоренная передняя вилка. Колеса – размерностью 26 х 2,5. Конструкторы пытались спроектировать мотоцикл, приспособленный для езды по плохим дорогам, отсюда и подрессоривание обоих колес, и очень высокий (160 мм) дорожный просвет. Кроме этого, в публикациях особо отмечалась закрытая снизу рама мотоцикла, чтобы предохранять агрегаты от повреждений.

Силовой агрегат кажется массивным, однако общий вес машины, согласно данным 1925 года, всего около 70 кг (интересно, что испытатель С. И. Карзинкин приводит другую цифру – 100 кг).

Проектирование мотоцикла его созда-

тели начали в феврале 1924 года, а уже в мае приступили к изготовлению опытного образца. К марту следующего года «Союз» был почти готов. Не могу удержаться, чтобы не процитировать хотя бы абзац заметки в «Моторе», сохранив стиль и орфографию – насладитесь и вы языком эпохи – чувствуется, ее писал или редактировал инженер дореволюционной закалки: «В ближайшее время построенному мотоциклу будет произведено лабораторное и практическое испытание, после которого возможно будет иметь окончательное суждение о пригодности его к эксплОатации».

Испытание «было произведено». О том, чем оно завершилось, можно узнать из еще одного первоисточника – статьи известного спортсмена и испытателя мотоциклов того самого С. И. Карзинкина, опубликованной в «Информационном бюллетене Ведущего КБ Главмотовелопрома» №5 за 1945 год: «...несмотря на общие положительные качества, машина «Союз» представляет собою конструкцию ещё недоработанную. Главными недостатками были – недостаточная мощность двигателя и его плохая уравновешенность. От вибрации двигателя постоянно лопались бензомаслопроводные трубки и были неоднократные случаи поломки труб рамы.

Тем не менее, несмотря на то, что над машиной надо было ещё много работать, она была записана на участие в организованном в то время Всесоюзном автомотопробеге 1925 года. Протесты автора (т. е. Карзинкина – прим. А. П.) не были приняты во внимание, и машина участвовала под управлением другого водителя. Совершенно естественно, что результаты были самые плачевные, и уже через 300 км после старта машина совершенно вышла из строя...».

Итак, «Союз» остался опытной машиной, что-то помешало довести работу до конца, а суждение о мотоцикле вынесли «окончательное» – работы прекратили. В этом «Союзе» – отражение судьбы самого Союза: отличный замысел, скверное исполнение... Впрочем, разве не так было до самого последнего времени? А что будет? Поживем – может, и увидим. Это я, как минимум, о новых российских мотоциклах. ⏮

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

БРИТАНСКАЯ ЦУСИМА

ПОСЛЕДНИЙ ШЕДЕВР BSA

«Фирменное блюдо» современных мотоциклов Triumph – рядная «тройка». Этой схеме уже 35 лет!





BSA Rocket 3 – один из самых красивых мотоциклов 60-х годов. Но на рубеже десятилетий стал вызывающе архаичен.

«Плещут холодные волны,
Бьются о берег морской...
Носятся чайки над морем,
Крики их полны тоской...»

Желтое море, за 65 лет до описываемых событий

«Пока гром не грянет, мужик не перекрестится» – это, конечно, не про предусмотрительных англичан. Тем паче не обвинишь в легкомыслии Берта Хопвуда, главного конструктора крупнейшего английского мотоциклетного концерна – BSA. Еще в 1961 году Берт понял, что рано или поздно рынок затребует чего-нибудь мощного и экстравагантного – и начал работать над проектом большого многоцилиндрового двигателя. И нет его вины в том, что руководство компании дало «добро» на воплощение замысла лишь через несколько лет – когда конкуренты стали «дышать в затылок».

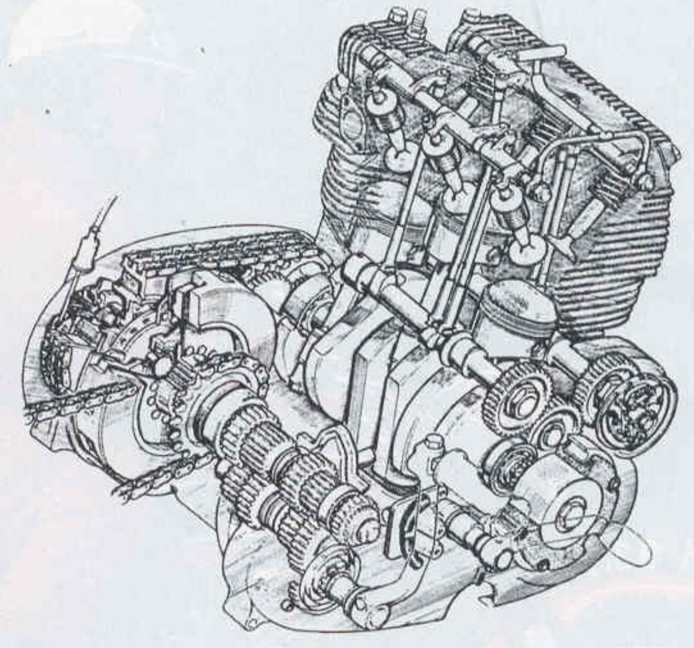
Кроме того, боссы поставили перед Хопвудом еще одно условие: максимально использовать серийные узлы, детали и существующее производственное оборудование. Поэтому Берт и его ближайший помощник Дут Хиле взяли за основу 500-кубовый 2-цилиндровый двигатель Triumph Tiger 100. Обе марки тогда входили в один концерн, и новинка должна была появиться сразу с двумя именами: BSA Rocket 3 и Triumph Trident.

В итоге вышла конструкция, воплотившая в себе опыт британского мотопрома (а с другой стороны, ставшая заложником его консерватизма). Рядный 3-цилиндровый 750-кубовый двигатель – со старомодным приводом верхних клапанов штангами от расположенных в картере распредвалов (индивидуальных для впуска и выпуска: один – перед блоком цилиндров, другой – позади). Чтобы улучшить тепловой режим для «зажатого» посередине цилиндра, Берт ввел в систему смазки масляный радиатор. Богата новшествами оказалась и нижняя часть силового агрегата. Чтобы обеспечить равномерное чередование вспышек (а следовательно, и плавную работу мотора), конструкторы развели шатунные шейки коленвала на 120 градусов. Причем ковали коленвал «плоским», а затем, нагревая его, придавали нужную конфигурацию. Чтобы снизить

Версия Triumph Trident: вертикальное расположение цилиндров и картер коробки передач, имитирующий отдельный блок.

вибрацию и увеличить надежность, Хопвуд постарался сделать весь нижний узел максимально жестким. Но малость перестарался: если картер стандартных «твинов» состоял всего из двух деталей (крышки – не в счет), то конструкция «тройки» – из пяти! Такой «бутерброд» требовал очень тщательной сборки, порою с «подгонкой по месту».

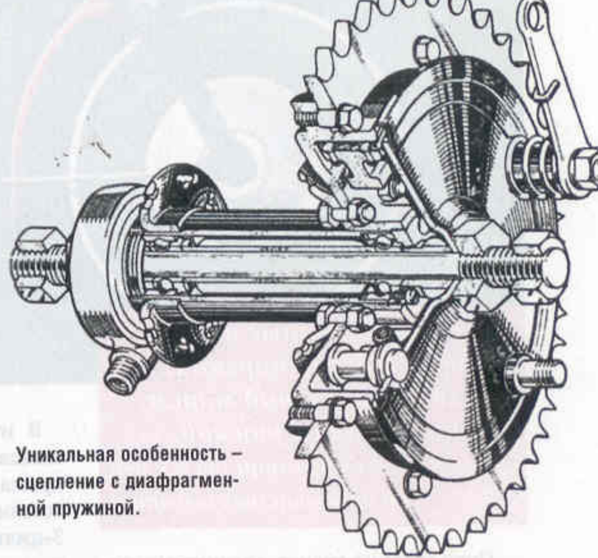
Конструкторы постарались каждый из вариантов выдержать в «фирменном» стиле, характерном для марки. У BSA и Triumph были разные облицовки, бензобаки, крылья, даже рамы: «дуплекс» – у Rocket 3 и одинарная – у Trident. Различались даже моторы! Если блок цилиндров у Triumph стоял строго вертикально, то у BSA – с небольшим наклоном вперед. Соответственно и картерные детали отличались. Причем если у Rocket 3 они честно «показывали» моноблочную конструкцию, то загогулины у Trident имитировали расположение коробки передач в отдельном блоке (совсем как у современных Triumph Bonneville). Унифицированными остались колеса, подвески, тормоза, глушители с оригинальными «тройниками» на хвостах.


Двигатель Rocket 3: шестеренный привод к нижним распредвалам, длинные штанги, моторная передача многорядной цепью.

***«Мечутся белые чайки,
Что-то встревожило их, –
Чу!.. Загремели раскаты
Взрывов далеких, глухих».***

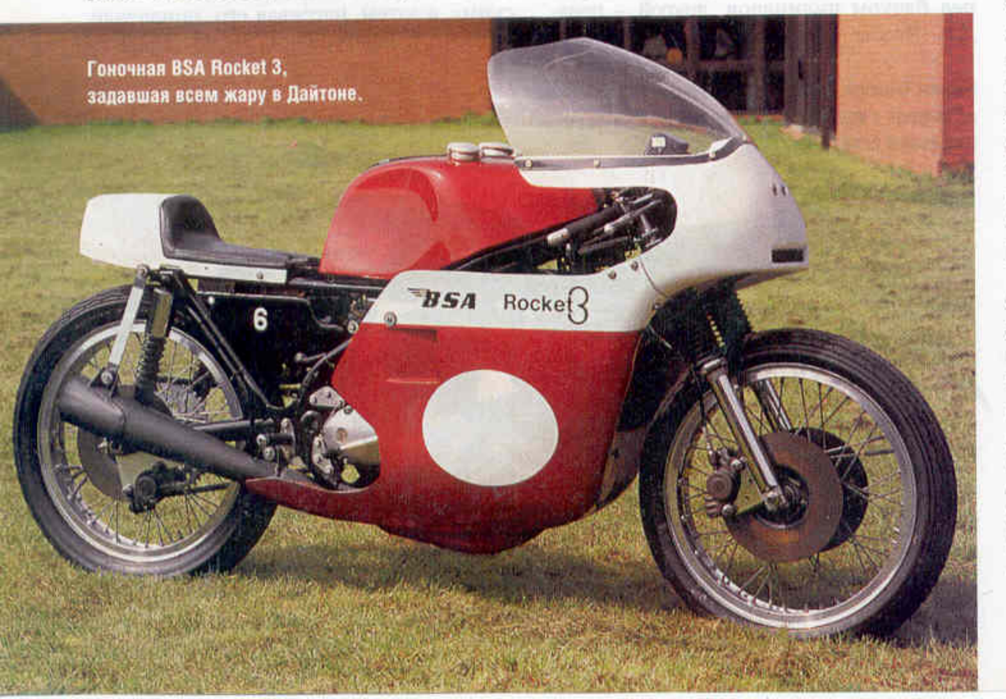
Производство «близнецов» началось летом 1968 года. Поначалу сбыт оправдывал самые радужные мечты: рынок принял эти мощные машины (58-сильный двигатель мчал мотоцикл со скоростью 195 км/ч) с восторгом! В первый год все изготовленные байки уходили за океан – к богатым американцам. Те разметали все и требовали еще!..

Но все переменилось в мгновение! Весной 1969 года на рынок вышла 4-цилиндровая Honda CB750 – и английский «дубль» на ее фоне померк, оказался резко постаревшим, даже архаичным. Критики тут же заметили тяжеловесный стиль британской парочки, старомодное расположение приборов в одном кожухе с фарой. У английских близнецов не оказалось таких козырей «сибишки», как 4-й цилиндр, передний дисковый тормоз, электростартер, 5-я передача в КП. Налицо была и разница в качестве – не в пользу «англичан». А в довершение всего Honda и стоила дешевле! В общем, BSA и Triumph очутились в положении уездных красоток: на вечеринке появляется настоящая прелестница – и с ними уже никто не хочет танцевать.


Уникальная особенность – сцепление с диафрагменной пружиной.

В этом месте полагается принять картинную позу и патетически заявить: «Если бы не это совпадение, не погибла бы великая британская мотопромышленность!». Что спорно. Разъедающие английский мотопром болезни были гораздо глубже, и не только японцы его прикончили. Но факт остается фактом: именно с этого момента судьба английских мотоциклов (и нашей «сладкой парочки») резко пошла под откос.

А машины-то были хороши! В честной схватке на дороге мотоциклист на BSA зачастую обставлял соперника на Honda (хотя «на бумаге» CB750 превосходила конкурента в мощности на целых 9 л. с., но выращенные на рисе «лошадки» явно уступали статью английским «рысакам»). Лучше оказалась и управляемость «британцев», особенно у BSA с его мощной дуплексной рамой. Да и его передний барабанный 2-кулачковый тормоз с воздухозаборниками (для лучшего ох-



Гоночная BSA Rocket 3, задавшая всем жару в Дайтоне.



Triumph X75 Hurricane – создание Крега Веттера.

лаждения) ничем не проигрывал новомодному дисковому.

Это не голословные утверждения. В гонках серийных машин (очень популярных что у американцев, что у англичан) форсированные BSA драли «японцев» в пух и прах! Вы, протестуя, вспомните, что в 1970 году Дик Манн на Honda выиграл престижнейшую гонку Дайтона, но ведь уже в следующем году победил там же на BSA, причем установил рекорд прохождения круга. А на втором месте пришел Triumph, на третьем – еще один BSA... Убедил?!

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	BSA Rocket 3
Дебют	лето 1968 года
Сухая масса, кг	220
База, мм	1440
Макс. скорость, км/ч	195
Двигатель	3-цилиндровый, рядный
Рабочий объем, см³	740
Макс. мощность, л. с. при об/мин	58/7500
Коробка передач	4-ступенчатая
Рама	дуплексная, стальная
Тормоза	барабанные
Передняя шина	3,25–19
Задняя шина	4,10-19

«Сбита высокая мачта,
Броня пробита на нем.
Борется стойко команда
С морем, врагом и огнем».

Между тем год за годом конгломерат BSA/Triumph заканчивал с убытками. Не лучше шли дела и у других «китов» британского мотопрома. И в игру вмешалось правительство Соединенного Королевства. В 1973 году под его контролем произошло слияние практически всех «останков» в единый холдинг Norton Villiers Triumph. Увы, для марки BSA в новых условиях не нашлось места под солнцем: из пары «трешек» выжил лишь Triumph Trident. Самое смешное в том, что он выпускался на бывшем заводе BSA и в техническом плане фактически представлял собой BSA Rocket 3 с наклонным блоком цилиндров.

Нельзя сказать, что англичане не стремились усовершенствовать конструкцию. Еще в 1971 году обновили внешность «троек»: удалили тяжеловесные кожуха с передней вилки, фару заключили в плоский корпус, отделив приборы, обводы бензобака стали изящнее, а массивные глушители уступили место стройным «сигарам»... Если бы все можно было поправить дизайном... Тогда британцы точно растоптали бы японцев: в 1972 году увидел свет футуристичный Triumph X-75 Hurricane. Безо всяких натяжек можно сказать, что эта студия (ее автор – американец Крейг Веттер, см. «Мото» № 7–2003) оказала потрясающее влияние на облик мотоциклов 70-х–80-х годов! «Воздушный» облик, изящный бензобак, плавно перетекающий в облицовки «бардачков», и наглая батарея из трех глушителей, выведенных на правую сторону.

Конструкторы не оставили своим вниманием и техническую «начинку». В результате такого «апгрейда» уже к 1974 году Triumph Trident обзавелся электростартером, дисковыми тормозами, 5-й передачей. А органы управления переместились в «правильную» позицию: рычаг переключения передач – справа налево, а тормозная педаль – на его место (настоящие «британцы» отличались «зеркальным» расположением рычагов). Более того, Дуг Хиле спроектировал 4-цилиндровый вариант Quadrant.

И тут сказал свое веское слово рабочий класс. Дело в том, что руководство холдинга решило перевести производство на бывший завод BSA (заново переоснащенный в конце 60-х годов, он не уступал лучшим японским). Тогда-то и возмутились работники обреченного на закрытие предприятия Triumph – они устроили сидячую забастовку. Правительство лейбористов, стремясь сохранить лицо, жутко засуетилось, и в итоге от концерна остался лишь старый завод

BSA Rocket 3 1971 года с новым дизайном: вилка без кожухов, минимум облицовок, «плоская» фара, обтекаемый бензобак.

Финальная версия Triumph Trident. Марка вернулась на рынок лишь через 15 лет – в новом обличье!

Triumph. Да и тот преобразовали в рабочий кооператив. Он клепал старинные «твины», восходящие своими корнями аж к 30-м годам! А «трешки»… Они пали жертвою классовой борьбы.

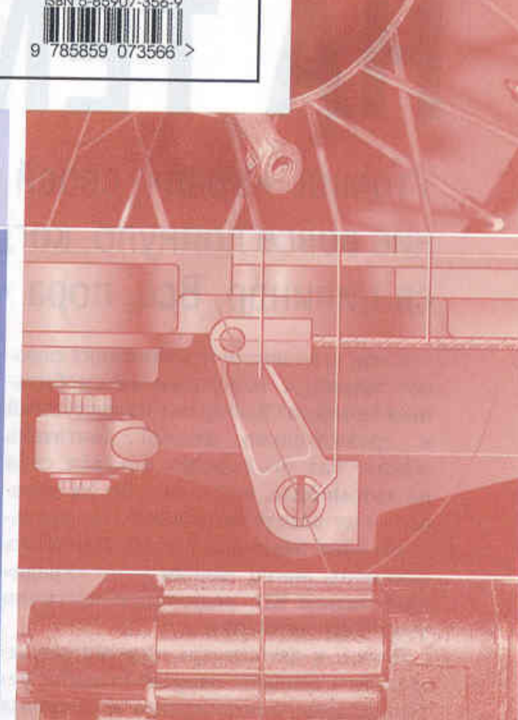
> *«Видели белые чайки –*
> *Скрылся в волнах богатырь,*
> *Смолкли раскаты орудий,*
> *Стихла далекая ширь…»*

Ни усилия рабочих, ни поддержка правительства не спасли Triumph. Обанкротившуюся марку в начале 80-х годов выкупил предприниматель Джон Блур. Начал с нуля: набрал не обремененных традициями молодых способных инженеров, велел им взять за образец японскую технику, выстроил с иголочки новый завод… Как думаете, какое имя получил первый мотоцикл возрожденной компании? Вот именно: Trident! Ведь его цилиндры, как у предка: три в ряд. А недавно стартовал умопомрачительный мега-круизер, и назвали его Rocket 3. Традиции не убьешь.

Современный Triumph Rocket 3 – наследник легендарного имени.

Первое издание о мотоциклах в серии «Своими силами» рассказывает о самостоятельном обслуживании и ремонте самого популярного в нашей стране мокика ЗиД-50 ПИЛОТ





Книга, подготовленная вместе со специалистами завода им. В.А. Дегтярева, содержит описание ремонта всех узлов мокика. Операции представлены в виде последовательного ряда фотографий с подробными комментариями.

Раздел диагностики дает возможность быстро определить неисправность и метод ее устранения.

Качественные рисунки помогают лучше понять устройство агрегатов и не допускать ошибок при работе.

Прилагаемый заводской каталог деталей составит вам хорошую «компанию» при выборе запасных частей.



Владимир АРСЕНЯН, Москва, фото Дмитрия ИВАЙКИНА

НА ТЕМЫ «ОКИ»

Утомил «Урал» своей «надежностью». Терпение вовсе лопнуло, когда беспричинно оторвался цилиндр. Все, пора «завязывать»!

А что, если построить мотоцикл самому, причем с надежным автомобильным мотором? Выбор пал на доступный и сравнительно легкий двигатель «Оки». Раз он хорошо показал себя на автомобиле, то почему бы не доверить ему возить мотоцикл? Но «уральская» рама оказалась тесной. Пришлось создавать шасси заново – от «Урала» взял только КП, редуктор и частично механизм сцепления.

Хотя я и автослесарь, самому все задумки не осилить. Здорово помогли ребята из одного мотосервиса. Я соединил двигатель с коробкой передач и привез получившийся агрегат к ним. Парни выслушали, вежливо покивали, а затем соорудили шасси таким, как им подсказывали опыт и здравый смысл. Собирал и красил мотоцикл уже сам.

Стыковку двигателя с КП начинал с переделки «оковского» маховика. На заводе его обработали, проточили углубления под пружины, просверлили шесть отверстий, в которые теперь запрессованы направляющие штифты для «ураловских» ведущих дисков сцепления. Изготовили и переходник между двигателем и КП. Хотя мотор и без того уравновешен, установил его на подушках коробки передач от «Газели». В результате – никакой вибрации.

Куда выводить глушители? В мастерской предлагали расположить оба с одной стороны – как у «Харлея». Я же считаю, что американцы – не указ, и симметрия еще никому не повредила. Настоял на своем – хромированные глушители вывел по обе стороны мотоцикла.

Радиатор для системы охлаждения взял от «Юнкера», его хватает «за глаза». Электрический вентилятор включается только при жаре градусов под 30.

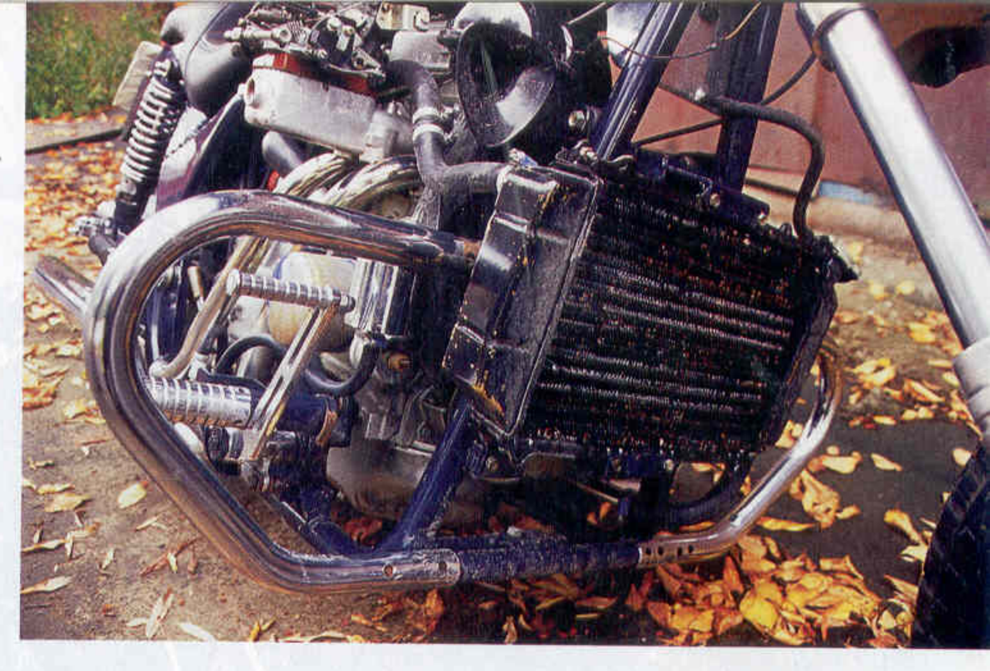
Все «автомобильные» системы двигателя сохранил: систему зажигания, систему питания со штатным бензонасосом и воздушным фильтром «нулевого сопротивления», стартер. Дуги безопасности сделаны так, что жизненно важные узлы мотоцикла, случись падение, не страдают.

То, что бачок с тормозной жидкостью, датчик давления масла и масляный фильтр возле правой ноги, не так страшно, как кажется: ботинком до них не дотянуться. На мой взгляд, «прятать» все это незачем – ни карбюратор, ни воздушный фильтр, ни генератор. Все на виду, как

у «Урала». Кстати, говорят, за это в Америке и любят ирбитские мотоциклы.

Переднюю вилку взял от кроссового CZ. Рама получилась «высокой», и, несмотря на немалую длину «чезетовских» перьев, все равно пришлось их наращивать самодельными вставками. Изготовил и дополнительную траверсу. Она жестко «держит» перья, не дает им «играть» в штатных траверсах. Вилка стала жестче, мотоцикл – послушнее.

На «чезетовской» вилке есть приливы, которые никак не используются. На них закрепил «ижевский» суппорт переднего дискового тормоза. Диск и тормозной шланг тоже «ижевские». Механизм главного тормозного цилиндра от какого-то «японца». Сзади без каких-либо переделок установил колесо от «Вояжа» вместе с тормозным диском и штатным суппортом, а главный цилиндр – от сцепления «Жигулей». Как оказалось, не лучшее сочетание – слишком мала разница в диаметрах у поршней главного и рабочего цилиндров. А ведь чем она больше, тем меньшее усилие нужно прилагать к педали. Но есть в этом и плюс: трудно заблокировать заднее колесо.



Для охлаждения «оковского» мотора вполне достаточно «мощности» от «Юнкера».

Мотоцикл изначально строил под 21-дюймовое переднее колесо, но сборку затормозили горе-исполнители: то токарь никак не выточит ступицу, то все испортит хромировщик – уж больно много пьют. Пришлось купить колесо в магазине. Но подсунули жуткую халту-

ру. Скажем, подшипники в ступице, как выяснилось, без распорной втулки – их просто вклеили. Не проехал и 100 км, когда вдруг на полном ходу от перекоса подшипник заклинил и сломалась ось. Повезло, что не угробился. Хорошо, что суппорт, удержав тормозной диск, не дал колесу отделиться от мотоцикла. В магазине извинились, но мне нужны не извинения и даже не возвращенные деньги… Пришлось ступицу переделать самому.

Большой аккумулятор на мотоцикле ни к чему – чтобы запустить «оковский» мотор, достаточно 20-амперного. Искал подходящий по мотосалонам. Ну там и цены! Но однажды в автомагазине обнаружил, что такую батарею можно купить всего за 1000–1200 рублей. Они используются на мобильных электростанциях и прочих установках с электростартером.

Над каркасом сиденья потел три дня, отдал его в мастерскую – здесь все нужное нарастили и обтянули кожей. Получилось великолепно!

Максимальную скорость измерял просто – разгонялся синхронно с автомобилем, за рулем – приятель. Тот сказал, что мотоцикл развил скорость 150 км/ч. В другой попытке разогнался до 160. Но это уже езда на пределе. То ли дело 130 км/ч: мотор гудит ровно, едешь спокойно, не напрягаясь.

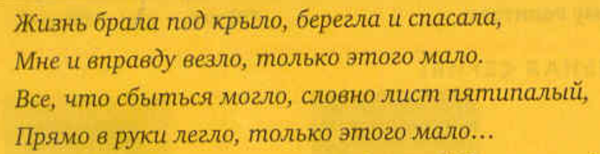
С мотором не ошибся: он ни разу не подвел. Может оттого, что заливаю в него только «синтетику»? ⏮



Общие данные: сухая масса – **302 кг** ■ длина – **2580 мм** ■ база – **1860 мм** ■ высота по седлу – **680 мм** ■ высота по рулю – **1170** (без зеркала) ■ ширина по рулю – **890 мм** ■ ширина по дугам – **910 мм** ■ объем бензобака – **19 л** ■ максимальная скорость – **160 км/ч.** **Двигатель:** ВАЗ-11113 ■ рабочий объем – **749 см³** ■ диаметр/ход – **82х71 мм** ■ мощность – **32 л. с.** ■ карбюратор – **ДААЗ-2108.** **Трансмиссия:** механизм сцепления от «Урала» собран на доработанном маховике «Оки» ■ КПП и главная передача – штатные ■ передаточное отношение редуктора – **3,89** («девятка»). **Ходовая часть:** рама – полностью самодельная ■ передняя подвеска – удлиненные перья от кроссового CZ с дополнительной траверсой ■ задняя подвеска – задние амортизаторы от «Урала». **Тормоза:** передний – гидравлический от «Ижа» с главным цилиндром от японского мотоцикла ■ задний – гидравлический от «Вояжа», с главным цилиндром от механизма сцепления ВАЗ. **Колеса:** переднее – ступица самодельная, из «нержавейки», обод «Урал», 40 спиц, шина – **4,00-19"** ■ заднее – от «Вояжа», шина – **130/90-16".** **Электрооборудование:** генератор – от «Оки» ■ аккумулятор – **20 А.ч.**

Светлана КНЯЗЕВА, Новосибирск,
фото автора

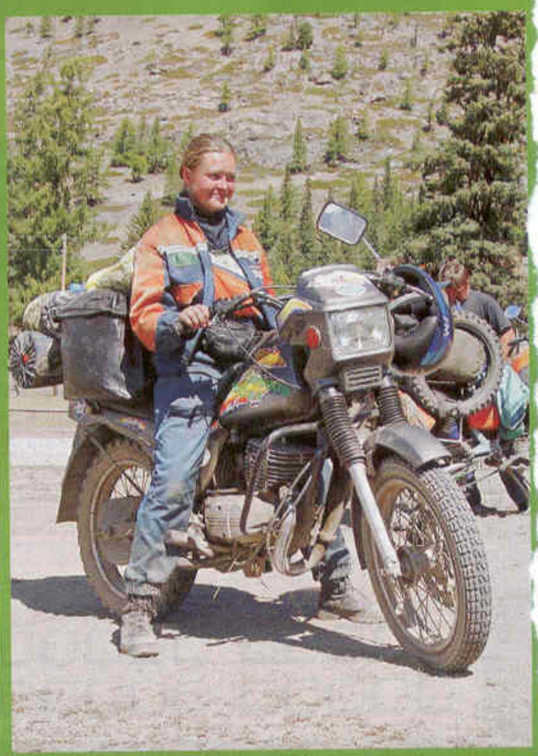
АЛТАЙСКИЙ И ЛОМ



Жизнь брала под крыло, берегла и спасала,
Мне и вправду везло, только этого мало.
Все, что сбыться могло, словно лист пятипалый,
Прямо в руки легло, только этого мало…

Арсений Тарковский





Светлана КНЯЗЕВА из Новосибирска – постоянный автор (точнее – авторша) рубрики «Распахнутый мир». Особенность ее характера – ввязываться в самые сложные мотопоходы по горам Алтая на совершенно неприспособленных для этого мотоциклах. От описания окружающего и ее ощущений кровь стынет в жилах и думается, что если она выживет (что маловероятно), то уж точно никогда на мотоцикл больше не сядет. А она садится, и так за лето «наматывает» по 2–3 похода.

Предлагаемый рассказ – второе путешествие Светланы в 2003 году (первое публиковали в «Мото» № 9-2003). Маршрут проходил по горам Алтая, повторяя поход 1995 года «Алтайская кругосветка», в котором принимала участие и команда «Мото». Тогда, на чемпионате России по спортивному туризму этот поход занял 1-е место, как суперсложный. Ведь группа совершила первопрохождение на мотоциклах перевала Кокколь и долины реки Орочаган, где проходит только конная тропа. С тех пор повторить маршрут никто не отваживался, пока за дело не взялась Светлана Князева…

Ведущий рубрики «Распахнутый мир» Иван КСЕНОФОНТОВ

Поход начинался нетрадиционно, так как еще накануне старта никто не знал, куда едем. За два дня до отъезда мне удалось собрать разбросанные по всей квартире детали мотоцикла в одно целое. Сей факт (при отсутствии запчастей для двигателя) сам по себе настолько удивителен, что элементы неготовности к сложному походу в виде отсутствия багажника и прочего смешны по определению. В день отъезда я окучивала картошку, которую пора выкапывать, а накануне у меня еще не было денег на поездку. И не все могли понять, что значит пересаживаться с японского мотоцикла на русский, который если даже доведен до идеала, все равно издает чудовищные звуки. Это ЗиД-200, он же «Курьер».

Наш маршрут – пятой (высшей) категории сложности, шел из России в Казахстан, а затем опять в Россию. Мототуризм в нашем исполнении – бесконечная история, по ироничности и разгильдяйству не сопоставимая ни с чем аналогичным. Это помидоры, падающие неясным образом из багажа на заднее колесо, тряпка в воздухофильтре, найденная на третий день, мотоциклы, застрявшие в снегу, мыши в багажных ящиках… В общем, вечный праздник мототуристской жизни!

В казахском городе Усть-Каменогорске наконец-то стал ясен

состав нашей сборной команды. Я одна из ледяного города Новосибирска, где птицы замерзают зимой на лету. Трое из Барнаула – это Вовочка Труганов, мастер спорта, поэтому ему выпало быть руководителем, к тому же в памятном 95-ом году он проходил этим маршрутом. Кроме него, Олег Архипов, душка, добрый молодец и смертельный гонщик, а еще Светлана Розбах, повар, которая не дала нам загнуться от злости и голода. И еще Сергей Каминский, «последний русский» из Усть-Каменогорска. Мы переписывались два года, пока наконец он не сманил нас в это путешествие. Спутники мои не верили в существование Сергея; в конце концов я тоже начала сомневаться... Но он существовал на самом деле; его дом полон детей, кур, индюков, уток; тут еще коза, собака, кошка... Мяукающая тварь порвала меня и мой коврик, когда мы ночевали в доме героя.



Теперь началось собственно путешествие. На Бухтарминском водохранилище в тот день нам, разиням, продали прокисшее пиво. Мы собрались скандалить, но выпили все, и было мало...

Документы на въезд в приграничную с Китаем зону предполагалось получить в Большенарымском. Туда мы попали как раз к закрытию отделения милиции на обед, и целый час паслись в центре.

Инцидент с местными случился единожды. В Катон-Карагае молодые, но ужасно пьяные персонажи приняли GPS на мотоцикле Сереги за сотовый телефон и решили его изъять. Чтобы вернуть собственность, Серж купил им бутылку водки. Я на его месте сорвала бы топор и всех поубивала. Сержик же, добрая душа, выступал за дружбу народов и верил в их единение...

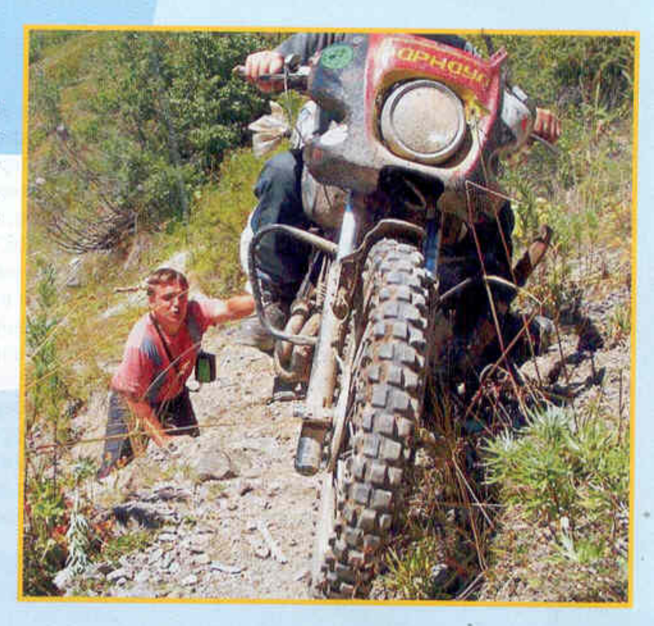
Дорога поднимала нас все выше в горы Алтая. Язовое озеро преподнесло нам очередной сюрприз. Все хорошие места (где есть спуск к воде) заняты или огорожены, кругом люди, как на площади Ленина в Новосибирске. Мы кое-как пристроились в уголке и настороженно озирались. Ведь к мотоциклистам относятся с подозрением, но я точно знаю, что «далеко не каждый мотоциклист – дебил и убийца» (Н. Полотта).

Всю ночь шел дождь, утром тоже – все намокло. Выехали по чудовищной грязи, и после каждого падения человек становился все более грязным чудовищем. Чуть выше озера торчал клочок русского заповедника на казахстанской территории. Здесь русские собирали деньги с движущихся мимо объектов. С каждого мотоцикла хотели содрать как за КамАЗ, так как на транспортные средства только один тариф. Но мы стали ныть, некоторые – кокетничать, и с нас взяли как с конных путников, что гораздо меньше...

В этот день я оторвала о бревно патрубок глушителя. Всю последующую дорогу это происходило неоднократно, его уже не прикручивали, и мотоцикл распугивал все живое на многие километры вокруг. Что касается остальных «точил», они, по большому счету, не ломались. У Олега «Планета Спорт» стандартная, поэтому глушителем он собирал все придорожные камни и прочий хлам. Но как ехал!.. Вовочка крался на «Яве», столь древней, что ее происхождение уходит корнями в глубь истории мотопромышленности, мотоцикл все назвали «бабка». Серегин агрегат – что-то большое, рыжее, самодельное, но тоже «ПС». Читаю у себя в записной книжке схему передвижения. «Поехали. Патрубок. Поехали. Трутанов. Поехали. Брод. Поехали. Бревно. Поехали…»

Перед мостом через Берель дорога была еще ничего (правда, на мосту Серж провалился в щель вместе с половиной мотоцикла), но после… Встретилась лесная тропа, заваленная бревнами (грязь и камни подразумеваются). Мы расчистили пол-леса и устали, как собаки. В земляные подъемы на четвереньках затаскивали мотоциклы. Но самое жуткое в этот день – серпантин на подъеме перед Нижним лагерем. Нельзя сбросить скорость (потом не тронешься) и упасть тоже нельзя, потому что упадешь на голову спутникам. А уже темнело и невозможно оторвать руки от руля, чтобы включить свет. И страшно-страшно! Наверху сползаешь с мотоцикла, неровно дышишь, и руки трясутся, а Серж любезно спрашивает, не устала ли я? Устала? Да чуть не сдохла от страха!

Нижний лагерь. Водопад Коксу, домики с железными печками и полиэтиленом вместо стекол. Ночью холодно, днем жарко. Что хорошо – никого нет, это очень кстати, мы мокрые, грязные, уставшие и почти злые.





Сильные дожди покинули нас (снег не считается). Чистое небо, холод, Белуха, кедры, травы, синие ягоды, мыши в сумках…

Все же стоит вспомнить историю о грибах, а их здесь много. Во всех походах грибы становились яблоком раздора. Всегда находился кто-то, кто их не любит. В этом походе ситуация была сложнее. Кроме Олега, который просто не ел грибы, наш лютый руководитель приготовленные грибы ел, но отчего-то не мог смотреть, как мы их собираем. Если он видел гриб, то непременно пинал его или давил мотоциклом, чтобы мы, чего доброго, не сорвали. Если он забывал пнуть гриб, Олег педантично напоминал об этом. Несмотря на происки номенклатурной верхушки, Светик все равно умудрялась насобирать грибов и приготовить что-нибудь замечательное.

На следующий день планировалась дневка, во время которой предполагалось «сбегать» на Берельский ледник. Как истинные мототуристы, поперлись напрямик, по вектору. Зачем тропа? Зато ползли по перевалам на четвереньках, поедали все пригодное, и сделались уставшие и потные. До ледника дошли не все. Вовочка со Светой остались ждать нас внизу, что в целом, беспокоило (не поубивали бы друг друга), но все обошлось, так как кто-то заснул…

Почти всю вторую ночь в Нижнем лагере мы охотились на мышей. Изымали их из сумок, орали на них, светили в бесстыжие глаза, подвесили все продукты к потолку… Напрасно. Надо сказать уже, что мыши – это непременный атрибут таежных избушек, редкая ночь обходилась без них.

На следующий день выехали рано, погода портилась на глазах, нам предстояло подняться до Верхнего лагеря. Думалось тогда, что дорога плохая. Позже станет ясно, что до Верхнего лагеря был проспект (там когда-то была двухколейка), а вот дальше… Как сказал Серж, в этих местах на мотоциклах ездят только с «пулей в голове». Это к тому, что он едет по этой дороге третий раз. В позапрошлом году они ходили сюда на разведку, в прошлом году дошли почти до конца, но вынуждены были бросить мотоциклы в тайге и вернуться за ними в сентябре. Другу его, видимо, сделали операцию и пулю из головы изъяли, он с нами не поехал…

Вовочка, слышу, поет песню примерно следующего содержания: «Ой, руки мои, руки, привыкли руки к стаканам и непослушные рулям…» Тут еще и не такое запоешь. Ехать тяжело, отбили все ноги о камни и подножки. Каменные тропы, кустарник, через который не прорваться, камни в высоченной ботве. Все время «терялась» тропа. Вот-вот начнется дождь, мир сумрачен, холоден, ветрен. Правда, всем мототуристам известно, что в горах холодно для того, чтобы мотоциклы не перегревались. До ледников рукой подать. В долине – озера, позади – последние проблески солнца, и мысль о дожде вызывает тоску.

В общем, ехали вперед. Герой Серж прокладывал дорогу, следом летела я, за мной крался мастер спорта. Замыкал безумное шествие Олежек. За поход он оторвал переднее колесо от земли больше раз, чем я за всю свою жизнь. А вы пробовали проехать «пятерку» на заднем колесе?.. Зато когда он падал, то хоронил под своим «псом» всех, кто оказался рядом. Света шла пешком, то впереди, то позади. Счастливый человек! Нет страха падений и синих ног, нет смертельной усталости, не мучит одышка после каждого трудного участка, и потеряться она не может, нас слышно на многие километры.

Верхний лагерь. Для меня это место – легенда, о которой так много рассказано, снято фильмов и фотографий. И вот я прикасаюсь руками к легенде… Разместились в клубе, как всегда, объелись, допили вод-

ку, затопили печь. Вовочка сто раз рассказал нам, как в 95-ом году он тусовался здесь с командой «Мото».

Здесь, за водкой, разоткровенничавшийся Серж сообщил, что думал, будто мы очень крутые, если ломимся в такие походы. Он очень обстоятельно собирался и крайне боялся облажаться перед нами. Но когда увидел, на каких аппаратах мы едем... И как едем...

А потом гуляли к шахтам. Они завалены, на дне лежит лед, все брошено, как будто на минуту, а, на самом деле, навсегда. Вокруг руда с вкраплениями вольфрама, того самого, который здесь добывали больше полвека назад. Кто-то здесь жил, работал под пронзительным ветром и снегом. Высота – 2674 м.

От лагеря спускались по льду, так как проехать больше негде. На первом же большом спуске, когда нормальные люди тормозили двигателем, я воткнула какую-то нескромно высокую передачу. Мчалась немыслимо быстро, пока не завалилась. Оставшиеся метры мы с мотоциклом проделали, переворачиваясь в воздухе. Олег сказал, что отвернулся, чтобы не видеть этого... Нас бережно подняли, отряхнули и нежно сказали: «Учись скорости переключать, дура!»

Здесь несколько раз теряли тропу, пришлось возвращаться наверх, что расстраивало и давало повод к взаимному неуважению. Все начали ругаться грязными словами и больше не переставали. Ехали как попало – боком, задом, вверх ногами.

Тут еще и руководитель начал ворчать, что команда слабая, бабы – дуры, мотоциклы тяжелые... Последнее, однако, поправимо. Серж, например, вполне успешно облегчал мотоцикл посредством забывания вещей на местах стоянок. Он удачно избавился от насоса, части гардероба, посуды и прочего. Нельзя не позавидовать такой находчивости!

На следующий день выехали на конную тропу. Здесь стали понимать, что такое тяжелая дорога. Болота, камни, броды. Двадцать метров едем, пять – тащим мотоциклы, так с утра до вечера. Все же, надо сказать, нам удивительно повезло с погодой: сухо, тепло... Но только скрывалось солнце, становилось нестерпимо холодно, холодно без надежды согреться. А ночью волосы примерзали к палатке, мокрая тряпка – к мотоциклу, и жидкость для мытья посуды утром становилась как-то совсем не жидкая.





Ко второй половине дня мы уже выматывались и перемещались на автопилоте, спотыкаясь о собственные ноги, и падали, падали, падали... Я больше всех, при этом творила чудеса: сколько бы раз мотоцикл не перевернулся в воздухе, я умудрялась выползти из-под него целой. Падал он, как правило, вверх колесами, и мы со Светой вдвоем не могли поднять его. На помощь приходила инженерная мысль: под мотоцикл подсовывалась палка, которая выполняла функцию рычага; благодаря этому нам удавалось перевернуть ЗиД. А потом снова ехать, обдираясь до крови, до слез, кусая обветренные губы, пересиливая боль от ушибов.

По вечерам Олег правил трубу и иногда заляпывал текущий бак холодной сваркой. Серж сломал багажник, а оставшуюся его часть доломали помощники. Вовочка чистил свечи при каждом удобном (для него!) случае.

В первый день продвижения по тропе мы перевыполнили план. Вместо запланированных шести километров прошли восемь. Вечером, когда мы только подтягивались к месту будущего лагеря, Светик уже сварила нам борщик. Борщик, а не борщ, потому что полного большого котла нам хватало только на раз. В нас проснулись инстинкты людей, голодавших в детстве. Ели мы так же, как ехали, – до упора, до невозможности шевельнуться.

Тропа ушла в болота: с одной стороны жижа по колено, с другой – камни в человеческий рост. Пришлось достать топоры и прорубать в кочках тоннель для мотоциклов. Ехали, опять рубили и рубили...

На следующий день, проснувшись, вдруг поняла, что устала прямо с утра. Этот день знаменателен тем, что все падали необычайно живописно. Олег, кроссовик-затейник, улетел с горы вниз, усыпав местность вещами. Я свалилась с обрыва в реку, при

этом мотоцикл остался висеть на обрыве. Потом меня наивно спрашивали, где это я так вспотела, что вся спина мокрая? Также у некоторых случилась очковая болезнь (ушибы очковой мышцы)… Именно в этот день сделано любопытное наблюдение: люди, уронившие мотоцикл, мечутся вокруг него, как придурки, их невозможно даже сфотографировать рядом, у них и лица такие же, как поведение. Поэтому много фотографий с эффектно лежащим мотоциклом испорчено видом водителя. Лишь несколько раз мне удавалось оторвать человека от дырки на пробке бензобака и заставить позировать. Видимо, только я флегматично отношусь к валяющемуся мотоциклу, должно быть, привыкла.

Сегодня мы все же спустились к слиянию Орочагана и Коксу. Вовочка обещал вдоль Коксу хайвей. Каково же было наше разочарование! Если бы он был помоложе, узнал бы о себе много нового…

Только на следующий день вышли к броду через Кошбулак. За ним началась крайне запущенная, но все же двухколейная дорога. Несмотря на обеденное время, поставили лагерь. Обнаружили на себе невообразимое количество синяков всевозможных расцветок и размеров. Предлагалось оценивать их по двум номинациям – по площади и по количеству. Хотя, думаю, забыли художественное исполнение и концептуальность…

До Джазатора около тридцати километров. Сначала дорога ничем не радовала, по такой ехать до поселка две недели. Но потом стала лучше и начался «праздник, который всегда с тобой». Самаха, Джазатор… Степи, бескрайнее пространство, Южно-Чуйский хребет вдали, хвойные леса, ветер, пушистохвостые зверушки из-под колес, хищные птицы, огромное небо, свобода, восторг, закатное солнце, песни, переполняющее ощущение жизни…



СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ О ПУТЕШЕСТВИИ
Маршрут: Новосибирск–Барнаул–Змеиногорск–Усть-Каменогорск (Казахстан)–Большенарымское (Казахстан)–Урыль (Казахстан)–оз. Язовое (Казахстан)–Нижний лагерь (Казахстан)–Верхний лагерь (Казахстан)–пер. Кокколь–р. Орочаган–р. Коксу–степь Самаха–Джазатор–Кош-Агач–Горно-Алтайск–Бийск–Барнаул–Новосибирск.
Протяженность: общая – 2625 км; сложного участка Урыль-Джазатор – 150 км. **Время путешествия:** 16 дней в августе 2003 г.



В Джазаторе мы долго не могли найти бензин, пора сенокоса, однако. До Кош-Агача рукой подать, сто пятьдесят километров, через погранзаставу. На этих километрах устроили праздничный драйв, после прежних дорог пролетели их, не заметив. Но на заставе нами заинтересовались. Сержа, например, спросили, почему написано «русский», если он живет в Казахстане. Также в связи с новыми законами нам всем сделали предупреждение. Тогда мы вывалили большую кучу квитков и бумаг, собранных нами по дороге. Их хватило бы для отъезда в Израиль. Командир беспомощно разглядывал сии артефакты отечественной бюрократии. Нас переписали, отпустили и вздохнули с облегчением.

В Кош-Агаче по древней традиции заехали на телецентр к Евгению Евглевскому. Он не удивился, увидев наши гнусные рожи, и, как всегда, пригласил пожить денек. Мы, ничего другого не ожидавшие, тут же оккупировали телецентр, душ, магазины, почту. Вечером состоялся банкет, посвященный успешному окончанию нашего мероприятия. Смешивание спиртных напитков привело к ожидаемому результату: мы напились. Насколько я понимаю, это золотая традиция «Мотоблатхаты» – напиться у Евглевского, вернувшись на Большую Землю.

Дорога до Барнаула «подарила» нам два проколотых колеса, дождь Семинского перевала, ужин из водки с пивом… Просто трасса, просто возвращение домой. Просто заканчивается лето, лето дорог. Летние дни – как последнее вино. Теперь нам прогуливаться по осени, заглядывать в будущее лето, которое всегда «для тех, кто выжил зиму и осень…»

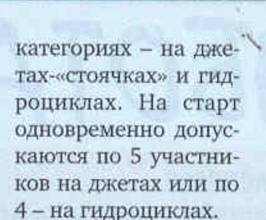


Вот уже больше десяти лет в Европе проходят необычные соревнования на гидроциклах и джетах-«стоячках». «Что ж тут удивительного?» – спросите вы, собираясь перелистнуть страницу журнала. Необычно место проведения гонок: большой дворец спорта, где привычнее наблюдать матчи по хоккею и чемпионаты по фигурному катанию, только вместо коробки со льдом – бассейн с дорожкой из буйков. На этой-то импровизированной трассе и проходят зачеты. Интересно?

Первые международные ежегодные соревнования Jetski Indoor прошли в 1991 году в парижском дворце спорта «Берси». Публика приняла новое зрелище «на ура». В следующие годы мероприятие кочевало по Испании, Италии, где промоутеры скрылись с кассой, дважды

JETSKI INDOOR: ГОНКИ В БАССЕЙНЕ

Татьяна КОДАЧЕНКО, фото Василиса МОРЭТИСА



побывало даже в США – там «одалживали» бассейн у дельфинов, чтобы провести гонки, но американцы не прониклись новым видом состязаний. 1997–98 – тишина – соревнования не проходили. Гонка возродилась только в 1999 году и снова в «Берси». Организаторы решили больше не испытывать судьбу и осесть в Париже.

Смысл прост: кто быстрее доедет до финиша и покажет лучшее время. Соревнования проходят в двух классах: любители и профессионалы. Мероприятие растянуто на три дня: в первые два проходят квалификационные заезды, в последний день – финал. Соревнуются в двух категориях – на джетах-«стоячках» и гидроциклах. На старт одновременно допускаются по 5 участников на джетах или по 4 – на гидроциклах.

В любительском классе из десяти участников на «стоячках» и восьми на гидроциклах по результатам двух заездов отбираются финалисты. В финал выходят показавшие лучшее время пять участников на джетах и четверо – на гидроциклах. Лучшая награда для любителя – потягаться с профессионалами. Ее-то и получают финалисты!

У профессионалов схема сложнее. Существует отдельный класс для юношей 14–16 лет, которые сразу едут семь кругов в финале, минуя квалификацию. В женском классе (как же без «слабого» пола!) дамы соревнуются сперва в полуфиналах, где определяются шесть участниц финала на джетах и четыре – на гидроциклах.

Мужчин, желающих помериться силами с себе подобными, конечно, больше всех. Их приходится делить на три-четыре группы. Всего в категории на джетах соревнуются 18 спортсменов, а на гидроциклах – 16. Счастливчиком, который выйдет на старт, стать очень не просто. Из каждой группы до финала дойдут по четыре человека на «стоячках» и по два на гидроциклах. Едут по пять кругов. В финале разворачивается самая захватывающая борьба за главный приз. Здесь уже приходится бороться за победу в 10-круговой гонке. Среди звезд соревнований – американец Крис МакКлугадж, член заводской команды Kawasaki, 9-кратный чемпион мира, и француз Николя Риу, 6-кратный чемпион мира.

В перерывах – не менее захватывающие выступления фристайлистов и зажигательные танцы девушек из группы поддержки. Свет прожекторов, брызги, фейерверки, шум моторов вперемешку с криками болельщиков – вот это зрелище! Настоящий праздник! Жаль только, что его пока «прикрыли», и в нынешнем году соревнования не состоятся. Как пошутил организатор бельгиец Ив ван Эр: «Хватит, пора уступить стадион для концертов Мирей Матье». На деле все очень серьезно. Официальная причина, по которой владельцы стадиона отказали FFM (Французская федерация водного спорта) в помещении для проведения соревнований – жалоба, поступившая от одного из участников, для которого гонка закончилась травмой. Мол, вообще эти соревнования слишком опасны. Но такое объяснение отказа абсурдно: спорт опасен – это аксиома, но риск-то в нем и привлекает. И если страшно за собственную жизнь, никто тебя не заставляет участвовать в соревнованиях. Ив ван Эр утверждает, что настоящая причина банальна – деньги. Но он не теряет присутствия духа – 16 лет в автомобильных гонках и годы работы директором различных соревнований научили надеяться на лучшее и продолжать работать. Тем более, что срок аренды стадиона нынешними владельцами подходит к концу в этом году.

Будем надеяться, что организаторы соревнований и новые владельцы стадиона сумеют договориться, и в следующем году пройдет очередная гонка Jetski Indoor. Все новости можно узнать на сайте Ива ван Эра www.jetskivanheers.be.

КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ: БАЙКИ-ШОУ

ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ КРУИЗЕР

Обещание наградить вышеозначенным двухколесным агрегатом – единственная не байка под этой рубрикой. Не враки и другое: автору всякого опубликованного произведения мы выплатим как минимум полтыщи крепнущих нынче (чтобы не сглазить) рублей.

Если кто-то пропустил предыдущий номер «Мото», вкратце об условиях.

Это конкурс тех россказней, исключительно правдивых, похожих на правду и не очень, которые травят в тусовке. Важно, чтобы было интересно, еще лучше – смешно. Одним из «персонажей» должен быть мотоцикл или мотоциклист. Жанр – любой: от фразы и анекдота до романа и трилогии, лишь бы все вместилось на двух страничках. Постарайтесь вместить – вы же знаете, что есть сестра таланта. Принимаем карикатуры и темы для карикатур. Присылайте плоды творчества до 1 декабря этого года, победителя назовем и вручим награду месяцем позже.

На конвертах и в письмах, присланных по «мылу», сделайте пометку: «Байки-шоу». Не забудьте указать все паспортные данные (а как без них мы определим, когда приедете за круизером, что призовой мотоцикл выиграли именно вы?!), телефон, почтовый адрес с индексом и электронный (если есть), а также номера ИНН и пенсионной страховки – без них не сможем начислить гонорар (это требование закона, а не наш выпендреж).

Теперь можно побалагурить.



Суперприз для победителя конкурса – мотоцикл BM 150, круизер, предоставлен компанией «БалтМоторс», Калининград

РАБОТА С ДЕТЬМИ



Вадим ТРОСТЯНСКИЙ, г. Малоярославец Калужской обл.

Пару слов об авторе. Его знают многие: Тростянский который год подряд по поручению администрации своего города организует фестиваль «Мотоярославец». Вадим – директор местного СТК «Пилот».

ИМПУЛЬС К РАСПРАВЕ

Каждый год в сентябре в клуб приходят мамаши «новеньких», чтобы меня поколотить. А все почему… На первом занятии предупреждаю пацанов, что все должны повторять по сто раз в день: «Газ–тормоз–сцепление, тормоз–сцепление–газ», а на третий день и совершать соответствующие манипуляции руками и ногами – как за рулем. Кто не доведет движения до автоматизма, тот за руль не сядет. Мальчишки хотят поскорее начать ездить, вот и стараются – бормочут и «дергаются» с утра до вечера. Мамаши думают, что по моей милости детки свихнулись, и где-то через недельку переживаний приходят бить. Заходят во двор клуба и видят: одни чада «дергаются», сидя на зафиксированных на подставках мотоциклах и картах, другие уже за рулем курсируют туда-сюда, а я рядом с ними, страхуя от падения, бегаю как лось. Перекрикивая выхлоп моторов и друг друга, все что есть мочи орем: «Газ–тормоз–сцепление, тормоз–сцепление–газ!..». Мамаши начинают понимать что к чему, и суд Линча отменяется.

СОРОКИ

К концу сентября в группах новичков начинают пропадать гаечные ключи (это когда приступаем к разборке-сборке движков). Так каждый год, и с этим ничего не поделаешь. Мне говорили, некоторые ради того, чтобы спереть ключ, и записываются в наши секции – это ушкодил вроде спорта. Я каждый сентябрь специально докупаю самые сверкающие ключи – китайские: стоят они «три копейки», а по качеству ломаного гроша не стоят. Вороватые мальчишки, словно сороки, их и тащат… Сам я за инструментом не слежу – следят старшие ребята, для которых наш «Пилот» – дом родной. Если кого поймают, дадут по шее и выгоняют. Я говорю: всех гнать не надо. Если видите, что воровал по глупости и осознал, то пусть остается, ведь у многих пап нет – только мамки, да и развлечься в городе особенно негде, а здесь, говорю, будут под вашим присмотром и при деле… Старшие понимают и не лютуют: сами были «сороками», сами частенько зимою приходят в клуб в рваных кроссовках.

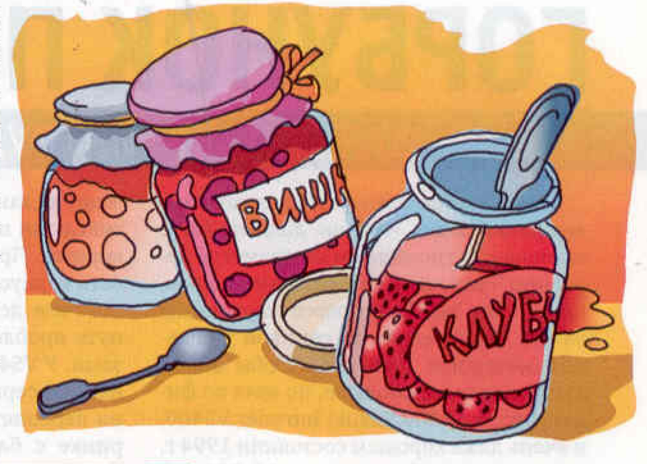


НЕ ЕМ ВАРЕНЬЯ

Вкус того варенья до смерти не забуду… В клубе устраиваем чаепития: отмечаем дни рождения, собираемся за самоваром после тренировок, а то и просто потому что суббота. Аппетит у ребят зверский, пачка рафинада разлетается враз!.. Тогда в секции занимались братья Сашка и Пашка. Как рассаживаемся, достают литровую банку с вареньем: «Бабуля передала». Вкус – обалденный! Чтобы похвалить старушку и братьев, как-то говорю: «Если принесете варенье в трехлитровой банке, и его уничтожим до донышка». А Пашка: «Так трехлитровая в отдушину не пролазит…» – «Куда, – спрашиваю, – не пролазит?» – «В отдушину…» Тут Сашка (он чуть постарше) Пашке по затылку хрясь! Прижал я мальчишек – признались, что варенье они изловчились таскать из чужого погреба. Выходит, полгода скармливали нам ворованное…

Расплакались: «В последний раз… Папке не говорите – побьет…» Слово с них взял чужого не брать, с родителями не встречался – жалко пацанов. И потом, не хочу, чтобы про меня говорили: сдал Евгеньич…

Не люблю я варенья – объелся.



ПОЛИТЗАКЛЮЧЕННЫЙ

Надоело опасаться, что какая-нибудь нервная мамаша огреет меня дубиной из-за угла. Чтобы боялись связываться, я пустил слух: якобы меня арестовывали за драку… Это почти правда – что за драку.

Я был еще пацаном. Мы, кто ездил на мопедах, собирались возле танцплощадки. Как-то с танцев выходил народ, какой-то дурик «под мухой» прицепился: «Дай прокатиться!», двинул мне в ухо, я ему тоже. Он упал, обо что-то ударился: на лбу синяк, на затылке шишак. Ну подрались, бывает… Но придурок приволок ментов. Они мне: «Да ты знаешь, кого стукнул – это ж сынок секретаря горкома!» Я им: «В темноте не разглядишь, что там у него на лбу написано… А теперь и вовсе стерлось».

Товарищам не до шуток – отвели в отделение, вызвали отца. Сидит он расстроенный рядом со следователем и еще каким-то дядькой, все вместе проводят среди меня воспитательную работу. Я снова брякнул: «Что ж, – говорю, – выходит, сынок партийного секретаря может врезать кому угодно, а сам сынок – неприкасаемый? Нет, что-то в нашей стране не так…» Оказалось, тот незнакомый гражданин и был секретарем – явился собственной персоной. Как услышал мои слова, так его и подкинуло: «Таким антисоветчикам место за решеткой, да при Сталине за подобные слова!..» А это ж какие времена стояли!.. Вот и пришлось подзадержаться в милиции. Так что я, считаю, был политзаключенным, а не хулиганом… Но бедный папа!..

НЕ ПО ТЕМЕ

В нашем Малоярославце есть мотоклубы и мотоклубики, и каждый норовит назваться «с вывертом»: «Ночные призраки», «Вампиры»… Или вот: «Ушедшие в асфальт»… Хотят, чтобы было страшно, а получается странно. Если не сказать, смешно. А в соседнем Обнинске в одном из мотоклубов, наверное, и хотели, чтобы было смешно – назвались «Меховые жабы». Но все равно странно и «не по теме». Обнинск – всемирно известный город атомщиков, вот и назвали бы «Атомные жабы». И страшно, и звонко, и смешно, и «по теме».

ЕЖИКИ В КАРМАНЕ

Когда в Москве проводили «Гонки на выживание», я в качестве механика помогал кое-кому из гонщиков. Часто брал с собой в столицу трех- четырех воспитанников – им интересно гайки покрутить в «боевой» команде, а после прогуляться по Москве… Прогуливаемся, когда слышу из-за двери магазина: что-то неладно, женщина просит о пощаде. Вбежал: в пустом салоне подонок (похоже, наркоман) наседает на хрупкую продавщицу: «Я тебя сейчас застрелю!». Ну, дал ему в пятак, вышвырнул. Девчонка благодарна: «Мне нечего вам подарить… Возьмите хотя бы это – может, пригодится». «Не за что», – сунул коробочку в карман и забыл.

На другой день вхожу в клуб, а мои вчерашние юные спутники слышу, рассказывают о том, как я героически спас продавщицу… секс-шопа (оказывается!). Они сразу раскусили, куда мы попали. Просят меня: покажите, что там в коробочке. (Ах да!.. Я и забыл про сувенир). Открываю, а в ней… презервативы в виде ежиков. В эту минуту врывается не услышавший рассказа о нашем приключении Виталик Филатов, ловит, на что направлены взгляды всех, и заявляет: «Насколько же у вас, Евгеньевич, спортивная душа: даже эта резина – и та шипованная». ⏮

ТАЙНА «БЕШЕНОГО КЛОПА»

Помните, как немецкий хулиган Руст посадил свой самолетишко на Красной площади? Я тогда возмутился, а мой друг готов был порвать Руста, как ситцевые трусы. И вот мы, два идиота-патриота, решили, что обязаны «дать симметричный ответ»: совершить посадку на самолете у Брандербургских ворот. Соорудили аппарат по чертежам «Бешеного клопа» – самолета-биплана для высшего пилотажа. Осталось купить двигатель «Хирст» за две штуки баксов и решить, кому именно лететь. Надо было морально подготовиться к тому, что посадка будет жесткой – пилота посадят непременно. «Ты, – говорит мне друг, – как уже побывавший арестованным, готов. Вот и лети». Отвечаю: именно потому, что побывал «там», больше не тянет: я лететь не готов… Так никто и не стартовал.

А если бы полетел? Простая, но оглушающая мысль: силы ПВО Германии могли оказаться расторопнее российских – меня попросту сбили бы!

КЛУБ МОЛОДЫХ ОТЦОВ

Одно из помещений в СТК долго пустовало. Ребята предложили: устроим в нем дискотеку. Все вычистили-выкрасили, соорудили сцену, собрали ансамбль. Назвали его «Клуб молодых отцов». Почему – так? Потому что, оказалось, и вправду, все 16–17-летние «музыканты» уже стали отцами. Я уже готов был притормозить: общественность не поймет, нас обвинят в том, что СТК превратился в гнездо разврата… Но тут вспомнил: я тоже родил сына в семнадцать! Сейчас ребенок заканчивает военное училище, делает успехи по музыкальной части. Командир училища однажды обнял меня и признался: «Когда он исполняет, слезу вышибает…» Вот и мои ребята из клуба не отцы-заочники, а по мере возможностей участвуют в воспитании собственных детей. Все-таки «Клуб молодых отцов» – это звучит гордо!

Рисунки Сергея ЧИРКОВА

Сергей ИВАНОВ (Alien), JM Club Moscow, фото автора

ГОРБУНОК ПО-ЯПОНСКИ

САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ «ИНТРУДЕР» В ДОЛГУ НЕ ОСТАНЕТСЯ

Выбирал себе чоппер. Но для меня совершенно ясно, что он должен быть стильным, с громадным по диаметру передним колесом и небольшим задним, привод на ведущее колесо карданным валом. Обязательно со спинкой у сиденья пассажира. Хотелось, чтобы объем двигателя был побольше, но взял по финансам: за $2400 Suzuki Intruder VS400, в очень даже хорошем состоянии 1994 г. выпуска, с пробегом около 16 000 км. Согласитесь, недурно.

Слышал противоречивые мнения об этой серии: слаба «сузучья» коробка передач, на скорости за 80 км/ч дикие вибрации, управляемость – «не очень»... Побаивался: вот-вот начнутся обещанные ужасы. Но обошлось – передачи включались четко – проблем с КП «Интрудера» не больше, чем у любого «японца».

Вибрации на первых порах, действительно, показались дикими, но беспокоили до тех пор, пока не прокатился на Kawasaki Vulcan 400. По сравнению с его трясками, вибрация моего байка – мурашки.

Что же до управляемости, то для мотоцикла чопперного типа это понятие условное: смотря с чем сравнивать – со спортбайком или велосипедом. Длинная база и немалая масса байка сразу остужают желание вилять: чоппер – не велосипед. Он послушен рулю и движениям корпуса. Правда, с пассажиром подруливать корпусом трудновато.

С чем действительно могут возникнуть проблемы у Intruder, так с тормозами. У VS400, впрочем, как и у любого из этой серии, дисковый тормоз только на переднем колесе, заднее же по старинке с барабанным. Так вот, чтобы быстро оттормозиться со скорости 70–80 км/ч, понадобится применить оба. При «растянутом» торможении можно обойтись и одним, например, передним: ручку жмешь до упора, но байк, хоть и теряет скорость, продолжает катиться. Однако и эта неприятность преодолима, если установить армированные тормозные шланги.

Привод сцепления на Intruder гидравлический, и это приятно. Сцепление не тугое, отжимается плавно, им легко контролируешь степень зацепления.

Мощность мотоцикла – 36 л.с. Это не много, но и не мало: для поездок в одиночку хватает с головой. Но с пассажиром в иные моменты дефицит «лошадок» все же чувствуешь. Например, в длинном подъеме, когда карабкаешься на пониженной передаче, а друзья тебя «делают».

Хороша эргономика этого чоппера. Сидеть за рулем удобно, спидометр и контрольные лампочки всегда в поле зрения, вынос подножек невелик, но и его хватает, чтобы езда доставила удовольствие. Можно, конечно, в угоду стилю установить тюнинговые, однако опасаюсь, как бы это пагубно не отразилось на управляемости мотоцикла. Да и стоят они под пяток «франклинов».

На комфорте пассажира японцы-создатели явно сэкономили. Сиденье узковато, отчего в дальней дороге известные части тела немеют, а потом и вовсе «отваливаются». Если бы не спинка, было бы совсем печально – при езде она позволяет хоть как-то менять посадку без риска свалиться с мотоцикла.

Что можно «выжать» из VS400? Максимум – 130–135 км/ч. Другой вопрос, зачем? Уже на 120 км/ч чувствуешь себя неуютно – ветер давит в грудь, пытается сдвинуть водителя на сиденье пассажира. Комфортная скорость – 100–110 км/ч. Желающие могут, конечно, установить ветровое стекло и «отжигать», но чопперы не для этого. ⏮



Татьяна ПТИЦА, фото Аркадия ГОЛУБЕВА

OPPOZIT.RU – НЕ ОППОЗИЦИЯ

Как и общество, мотоциклисты делятся на условные классы: спортбайкеры, чопперисты, японоводы и оппозитчики. О последних – любителях отечественных тяжелых мотоциклов «Урал» и «Днепр», пойдет речь.

Оппозитчики были всегда. Ну, по крайней мере, с тех пор, как появились тяжелые мотоциклы с оппозитным двигателем. Объединиться им долгое время мешала известная доля инертности, а после – отсутствие информационно-развлекательного центра. Каковой не замедлил появиться в 1999 году.

Именно в это время Федор Исаев, по прозвищу Штирлиц, купил себе голубой мотоцикл «Урал-8.103.10» с коляской. Сразу после покупки возник ряд технических вопросов. Где искать ответы? Конечно, в Интернете. По крупицам собирая данные из старых инструкций по эксплуатации и советов бывалых, Штирлиц создал свою виртуальную энциклопедию по любимым «Уралам» и иже с ними – «Днепрам».

От посетителей сайта не было отбоя – на тот момент многие нуждались в толковых статьях и веселых рассказах о любимых мотоциклах. Постепенно он превратился в интернет-портал www.oppozit.ru, где на сегодняшний день только зарегистрированных пользователей – больше 7 тысяч человек.

Однажды оппозитчикам из разных городов надоело общаться только виртуально. И тогда состоялся первый официальный оппозитный съезд. Его назвали NSOW-RUN-2002. Первое слово состоит из начальных букв сторон света: Nord, Sud, Ost, West.

Со временем выезды стали регулярными и все более массовыми. Oppozit.ru обзавелся флагом, нашивками и прочими атрибутами, позволяющими с ходу отличать оппозитчиков от других мотоциклистов. Штирлиц придумал слова, обозначающие специфику выездных мотомероприятий – «пивинг» и «шашлыкинг».

Oppozit.ru принципиально не называет себя клубом. Никаким: ни мотоклубом, ни виртуальным, ни тем более таким, членам которого положено носить цвета. Да, у нас есть флаг и нашивки, но наши цвета – это всего лишь цвета сайта, а нашивки нужны, чтобы отличать «своего» от любого другого.

В апреле «Оппозиту» исполнилось 5 лет. Юбилей, как-никак. Пять лет прошло с того дня, когда Штирлиц создал сайт, посвященный отечественным мотоциклам. Отпраздновали как положено: собрались на Смотровой, проехались по «третьему кольцу» (хорошо, московские власти успели его к тому моменту замкнуть), вечером выпили пива в баре.

И что удивительно: под знамя «Оппозита» собираются не только владельцы «Уралов» и «Днепров», но и люди, ездящие на «японцах», «Ижах», «Харлеях». Значит, помимо мотоэнциклопедии, Штирлицу удалось создать нечто большее, что объединило разных людей – от студентов и секретарей до кандидатов наук и юристов. И это – самое главное на «Оппозите». ⏮



➔ УВЕКОВЕЧИМ!

КАК НАСТОЯЩИЙ

Спидвейным болельщиком я стал давно. Спорт динамичный, захватывающий. Трудно выразить словами то напряжение, в котором пребывают зрители, глядя с трибун на молниеносные заезды. Стараешься ничего не пропустить, даже мельчайшие подробности – ведь в спидвее все красиво, все интересно. Красота старта и прохождения виражей, езда на заднем колесе, победные пируэты…

А после гонки чувствуешь огромный заряд бодрости, хорошего настроения. Вдохновения, наконец. Вот однажды и «накатило» на меня желание сделать свой мотоцикл для спидвея. Долго собирался, обдумывал, потратил на него около двух лет и все-таки сделал.

Это модель спидвейного мотоцикла Jawa последнего поколения. Передняя вилка подвижная, рама и двигатель точно скопированы с настоящих. Цепь из «нержавейки», причем настоящая: так же склепана, и такие же ролики в каждом звене, и перекатывается она по настоящим звездочкам. Спицы колес из нихромовой проволоки, а количество шипов протектора соответствует оригиналу. Чтобы отштамповать крышку сцепления из пластмассы, даже сделал пресс-форму.

Увы, соревнования по спидвею проводятся не так часто, как хотелось бы. Моя же Jawa (пусть маленькая) стоит у меня на столе и радует глаз каждый день. ⏮

Александр КАДУШКИН,
г. Балаково Саратовской обл.



Светлана СЕМЕНОВА, фото Игоря СОКОЛОВА

БАЙКЕРЫ ВСЕХ СТРАН, НЕ РАЗЪЕЗЖАЙТЕСЬ!



В прошлом году в бухте Золотари под Находкой прошел Первый международный слет мотопутешественников «Лицом к океану» (ЛКО). Чтобы оторваться на дальневосточной мототусовке, многим участникам пришлось преодолеть сотни и даже тысячи километров по пресловутому российскому бездорожью. Потому «слет мотопутешественников» – не просто красивое название, а статус мероприятия.

Мы не виноваты в том, что Владивосток стоит на перекрестке многих дорог. Ежегодно транзитом через Приморье проезжают десятки мотопутешественников – группами и поодиночке. Едут с разных сторон. Для азиатов, как это не удивительно, поездка в Приморский край – повод познакомиться с европейскими традициями, а для европейцев здесь пролегает сухопутный маршрут в Восточную и Юго-Восточную Азию. А значит, у дальневосточного слета мотопутешественников есть все шансы стать мощным объединяющим фактором.

Историки утверждают, что Чингисхана породил великий монгольский народ, поскольку однажды в этом возникла насущная необходимость. Так и потребность «повернуться лицом к океану» назрела сама собой. Пару лет назад, пересекая североамериканский континент, владивостокский мотопутешественник Игорь Соколов – он же Синус – зарулил в Студжис. Для тех, кто, может быть, не в курсе… Студжис – мотоциклетная Мекка, побывать в ней – заветная мечта любого байкера. Вот уже 65 лет в небольшом американском городке проходят грандиозные байкерские сборища.

Синус оказался на знаменитой мототусовке единственным российским участником. Именно Студжис вдохновил его на то, чтобы организовать подобное на Приморской земле. И вот, летом 2003 года в Находке собрались более шестисот мотоциклистов. На несколько дней традиционное место отдыха горожан – бухта Золотари – трансформировалось в байкерский лагерь.

С 13 по 15 августа нынешнего года на том же месте пройдет **Второй слет мотопутешественников**. В гости обещаются корреспонденты немецкого журнала Motorrad – Сюзи Боксберг и Ачим Смит, а также их друзья – Бенито Лотс и Йохен Стахер. Америку на дальневосточном байк-пати представят «горячие канзасские парни» – Денис О'Нел и Джим Оливер. Обещались быть чехи – Роман Поледник и Станислав Бабиарчик. А байкер из Хельсинки Сало Пекка приедет в Приморье на очень модном в Финляндии украинском аппарате с коляской «Днепр К-750». Приезжайте и вы! Вас ждут море, солнце, золотой песок бухты Золотари и дух свободы, который культивируют и ставят превыше всего байкеры всего мира.

Получить более подробную информацию о дальневосточном слете мотопутешественников «Лицом к океану» можно по адресу:
hffp://sinus.vl.ru/mtravel/ocean2/ ⏮



→ ИЗ ЖИЗНИ ЗВЕЗД ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

АКТЕРСКАЯ КРУГОСВЕТКА

Дорога манит звезд не меньше, чем простых смертных. Английские актеры Эван МакГрегор («Крупная рыба», «Звездные войны: Эпизод II: Атака клонов») и Чарли Бурман («Бункер»), по совместительству заядлые байкеры, стартовали в апреле в кругосветное путешествие на мотоциклах BMW R1150GS. Маршрут пролегает из Великобритании через Европу, Украину, Россию, Монголию, Аляску, Канаду в Америку. Финиш – через три месяца в Нью-Йорке. МакГрегор и Бурман едут вдвоем, без сопровождения. Сами снимают всю поездку на видео. По возвращении актеры передадут записи телевизионщикам, которые смонтируют документальный фильм.

Перед стартом МакГрегор и Бурман прошли курсы выживания в экстремальных условиях, самозащиты и первой помощи – дорогу-то они выбрали не из легких! ⏮



Фото: BMW

ПОЕДЬ И УВИДЬ!

ЗРЕЛИЩА, АКЦИИ В ИЮНЕ–ИЮЛЕ

Клубы

5.06	**Благотворительный рок-фестиваль, посвященный Дню защиты детей** (Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург)
5–6.06	**Гонка «Сибирский самогон» по маршруту Новосибирск – Барнаул – Новокузнецк – Кемерово (800 км)** (Ассоциация мотоклубов Сибири)
6.06	**«Пивное ралли – 2004»** (Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург)
12.06	**Закрытие фестиваля Tattoo-fest**, г. Москва
Середина июня	**5-е юбилейное южно-российское байк-шоу** (Blacksmiths MC, г. Краснодар)
18–20.06	**Мотофестиваль «Стальной ветер» в г. Томске** (Ассоциация мотоклубов Сибири)
19.06	**Клубная мотовстреча «Улейма-2004»** (Black Bears, г. Ярославль)
19, 26.06	**Мотопробег «Детская дорога жизни» по городам Ленинградской области** (Chopperclub MC, г. Санкт-Петербург)
21–27.06	**6-й международный мотослет «Одесса-2004 Goblin-Show»** (Gold Wing Ukraine и Rolling Anarchy MCC)
25–26.06	**Мотофестиваль в г. Омске** («Вольный ветер»)
25–27.06	**Мотофестиваль в г. Малоярославце** (администрация г. Малоярославец)
26.06	**Байк-пати в г. Жуковском** (байк-клуб «Восточные ястребы», г. Жуковский)
9–11.07	**Байк-шоу в г. Екатеринбурге** («Черные ножи»)
15–18.07	**Байк-рок-фестиваль «Байкал-Шаман-2004»** (Байк.ALL, г. Иркутск)
16–18.07	**Международный слет старинных мотоциклов «Курляндское кольцо»** (Латвия)
22.07–8.08	**Дальнобойный пробег «Тамань-2004»** («Колесницы дорог», г. Барнаул)
23–25.07	**7-й байк-слет «Ирбит – мотоциклетная столица России»** («Уралмото», г. Ирбит)
23–25.07	**Мотофестиваль в г. Красноярске** (Ассоциация мотоклубов Сибири)
30.07–1.08	**Рок-фестиваль в г. Витебске** (Iron Raven, Беларусь)

Спорт

5.06	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 2-й этап**, трасса «У пирамиды», Рижское ш., Моск. обл.
5–6.06	**Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 2-й этап**, трасса «Дмитровский автополигон», Моск. обл.
5–6.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи**, г. Сызрань
5–6.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи**, г. Озерск, Челябинская обл.
6.06	**MotoGP, Гран-при Италии**, трасса Mugello
9.06	**Чемпионат России по суперкроссу на Кубок ЮКОСа, 2-й этап**, г. Москва, Крылатское
12.06	**Чемпионат Европы по мотокроссу**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
12.06	**Чемпионат мира по спидвею, Гран-при Великобритании**, г. Кардифф
12.06	**Кубок России по кроссу на дорожных мотоциклах**, с. Пантелеево, Владимирская обл.
12–13.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи**, г. Копейск, Челябинская обл.
13.06	**MotoGP, Гран-при Каталонии**, трасса Circuit de Catalunya, Испания
19.06	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 3-й этап**, трасса «У пирамиды», Ражевское шоссе, Моск. обл.
19–20.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи**, г. Наро-Фоминск, Моск. обл.
26.06	**MotoGP, Гран-при Голландии**, трасса Assen
26.06	**Чемпионат мира по стант-райдингу**, Чехия
26–27.06	**Чемпионат России по мотокроссу (класс «Мотоциклы с колясками»)**, Сафоново, Смоленская обл.
26–27.06	**Кубок России по мотокроссу (разряд «Ветераны»)**, г. Владикавказ
26–27.06	**Первенство России по мотокроссу среди молодежи**, г. Осташков, Тверская обл.
3.07	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 4-й этап**, г. Подольск, Моск. обл.
3.07	**Чемпионат мира по триалу, Гран-при Италии**, г. Априка
3–4.07	**Чемпионат России по мотокроссу, суперлига**, г. Тюмень
3–4.07	**Кубок России по мотокроссу (разряд «Хобби»)**, г. Харовск"
3–4.07	**Чемпионат России по мотокроссу (класс «Мотоциклы с колясками»)**, г. Харовск
3–4.07	**Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 4-й этап**, трасса «Невское кольцо», г. Санкт-Петербург
4.07	**Чемпионат мира по мотокроссу (MX1, MX2), Гран-при Швеции**, г. Уддевалла
4.07	**MotoGP, Гран-при Бразилии**, трасса Nelson Piquet
7.07	**Чемпионат России по мотокроссу, суперлига**, г. Магнитогорск, г. Челябинск
10.07	**Чемпионат России по супермото, 2-й этап**, г. Москва, Крылатское
10–11.07	**Кубок России по мотокроссу (разряд «Хобби»)**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
11.07	**Мотокросс на дорожных мотоциклах**, Владимирская обл., Ковровский р-н, с. Глебово
11.07	**Открытый чемпионат России по кроссу на ATV, 2-й этап**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.
17.07	**Чемпионат России по суперкроссу на Кубок ЮКОСа, 3-й этап**, г. Москва, Крылатское
17–18.07	**Первенство РФ по мотокроссу среди молодежи**, г. Каменск-Уральский
18.07	**MotoGP, Гран-при Германии**, трасса Sachsenring
18.07	**Личный чемпионат мира по мотокроссу среди юниоров**, г. Кегумс, Латвия
24.07	**Чемпионат России по кантри-кроссу, 5-й этап**, трасса «У пирамиды», Рижское ш., Моск. обл.
24.07	**Чемпионат мира по триалу, Гран-при Испании**, г. Пуэрто
24–25.07	**Чемпионат России по шоссейно-кольцевым мотогонкам, 3-й этап**, трасса «Невское кольцо», г. Санкт-Петербург
25.07	**MotoGP, Гран-при Великобритании**, трасса Donington Park
31.07	**Чемпионат России по супермото, 3-й этап**, г. Москва, Крылатское
31.07–1.08	**Открытый чемпионат России по кроссу на ATV и «Трофей России» по мотокроссу, 3-й этап**, «Парк Экстрим», г. Яхрома, Моск. обл.

Лев ГАРЯЕВ

ЧТОБЫ НЕ БЫЛО МУЧИТЕЛЬНО БОЛЬНО

«КАПИТАЛКА» ИЖЕВСКОЙ ТОРМОЗНОЙ ГИДРАВЛИКИ

Можно уверенно говорить, что самый популярный у российских самодельщиков тормозной механизм – дисковый от «Ижа»: он не столь эффективен, как японский или итальянский, зато недорог. Но зачастую после установки система работает с месяц, затем тормоза «вянут». В чем причина безобразия? Поймем, когда «перемоем косточки» тормозу «Корнета».

Сняли крышку резервуара для тормозной жидкости и ужаснулись: на дне бачка комочки грязи, какие-то непонятные кристаллы, а сама «тормозуха» по цвету ничуть не лучше отработки трехлетней давности.

Разобрали главный цилиндр. Для этого сначала сняли тормозную ручку, затем очень аккуратно, чтобы не порвать, вытащили резиновый пыльник. Стопорное кольцо упрятано в цилиндре глубоко, и просто так к нему не подступишься. Вытащить его можно с помощью круглогубцев с тонкими «губками». Вытащили кольцо, вынули поршень... Ба! Да тут еще «веселее», чем в бачке! Кристаллы забили в поршне дренажные каналы, на нем и в цилиндре образовались нешуточные задиры (а они сводят герметичность системы на нет).

Значит, причина вялости не только грязь, но и кристаллы – продукт неизвестной химической реакции. Настоятельно рекомендуем сразу после покупки тормоза (не важно, нового или б/у) заменить тормозную жидкость – обезопасьте тормоза от скорой кончины.

Все детали нужно как следует отмыть. Ни в коем случае не бензином или карбюраторной «отъедалкой» – резиновые детали могут этого не пережить. Воспользуйтесь спиртом, специальной жидкостью для промывки тормозных систем, на худой конец, – чистой «тормозухой».

На внутренней поверхности главного цилиндра мелкие царапины – ерунда, а вот крупные – предвестник его смерти. Не пытайтесь заполировать риски абразивом или войлоком – нарушите геометрию и, как следствие, герметичность цилиндра. Если мусор попортил рабочие кромки главной и наружной манжеты, придется и их заменить на новые. Обнаружите риски на поршне – меняйте, не задумываясь.

На шланге трещины? Ему прямая дорога на помойку. Обратите внимание на места соединения шланга и штуцеров. Потеки тормозной жидкости недопустимы.

Сосредоточимся на состоянии рабочего цилиндра. Поврежденный ржавчиной хром на поршне – как команда отправить его в утиль. Внимательнейшим образом проверьте уплотнение поршня на предмет трещин. При малейших повреждениях замените его. Если на внутренней поверхности цилиндра обнаружите царапины, не пугайтесь – здесь они ничему не навредят.

После очистки деталей от грязи и замены изношенных на новые можно приступать к сборке. Проводите ее в обратной последовательности. Обратите внимание вот на что.

На внутренние поверхности цилиндров (главного и рабочего) нанесите тонкий слой консистентной силиконовой смазки. Ею же смажьте уплотнительное кольцо рабочего цилиндра.

Для поддержания эластичности пыльник рабочего цилиндра обработайте силиконовым спреем, а затем вытрите насухо, иначе к нему будет липнуть любая грязь.

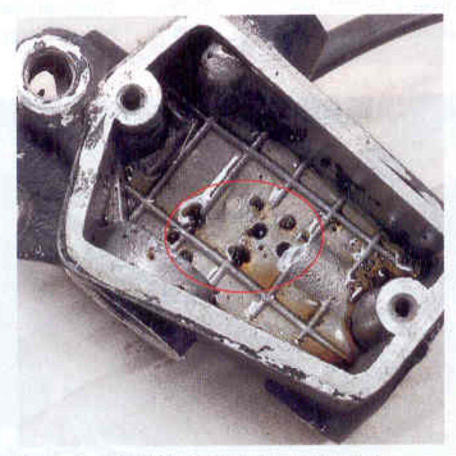
Направляющие пальцы суппорта смажьте тугоплавкой консистентной смазкой (завод рекомендует использовать УНИОЛ-1 или ЦИАТИМ).

Для справки: средняя цена 1 литра синтетической тормозной жидкости DOT-4 составляет $5–8; баллона силиконового спрея – $3–5; тюбика силиконовой смазки – $2–5.

Медные уплотнительные колечки в местах соединения шланга с цилиндрами желательно заменить на новые. Если их нет, можно использовать и старые, однако их придется предварительно отжечь – нагреть докрасна и бросить в воду.



Рабочие пояски поршня изодраны посторонними твердыми частицами.



На фото видны те остатки грязи, которые не вытекли, когда мы сливали тормозную жидкость. На самом деле ее было больше.



В рабочем цилиндре тоже – мусор.



Тормозной механизм «Корнета» в разобраном виде:
А – рабочий цилиндр:
1 – суппорт;
2 – тормозные колодки;
3 – тормозной цилиндр;
4 – поршень;
5 – уплотнительное кольцо;
6 – пыльник;
7 – пружина пыльника;
8 – болт крепления тормозного шланга с медными уплотнительными кольцами;

Б – главный цилиндр:
1 – крышка бачка;
2 – корпус главного тормозного цилиндра с датчиком стоп-сигнала;
3 – пружина;
4 – упорная шайба;
5 – манжета;
6 – шайба клапана;
7 – уплотнитель;
8 – стопорное кольцо;
9 – пыльник;
10 – сам поршень;
11 – болт крепления тормозного шланга с медными уплотнительными кольцами.

! «Тормозуха» ядовита. Работайте с нею в резиновых перчатках! Попади она на руки – кожа вспупырится и станет, как у жабы. Попадет в глаза... О том, что произойдет, и писать не хочу.

Тормозные колодки обезжирьте. Нельзя, чтобы на них попала хоть капля смазки.

Процесс прокачки пойдет легче, если снять с руля главный цилиндр и потрясти его, сориентировав ручкой вверх и периодически нажимая на нее, – оставшиеся пузырьки воздуха выйдут из самых укромных мест.

При всех этих манипуляциях не пролейте «жижу» на окрашенные поверхности: она портит краску не хуже кислотного дождя. Величину свободного хода отрегулируйте в пределах 15–25 мм (по концу рычага). Проверьте, включается ли стоп-сигнал после нажатия на рычаг раньше, чем тормоз начнет «схватывать». Если нет, уменьшите на полмиллиметра высоту шипика выключателя.

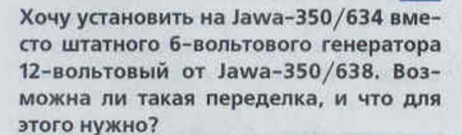
Пара слов о самой «тормозухе». Не экономьте, покупайте жидкость в надежном магазине, а выбор сделайте в пользу дорогой «синтетики» (ее подделывают гораздо реже). И не забывайте про периодичность замены – каждые два года. Пренебрежете – жидкость впитает воду (в силу гигроскопичности), потеряет смазывающие свойства, температура кипения основательно снизится, металлические детали системы начнут корродировать. А тогда недалеко и до заклинивания тормозов.

! Никогда не смешивайте тормозные жидкости разных типов (и по возможности, от разных производителей) – последствия могут быть весьма плачевными – ведь откажут тормоза.

После завершения работ не спешите испытывать судьбу – не разгоняйтесь до максимума перед бетонной стеной – дайте колодкам притереться к диску (даже если установите те, что стояли раньше). После пробега 100–200 км проверьте уровень «тормозухи» в бачке, при необходимости долейте.

Теперь, если все работает, можете гордиться собой и не опасаться заработать пару-тройку гематом.

ВОПРОС-ОТВЕТ



Хочу установить на Jawa-350/634 вместо штатного 6-вольтового генератора 12-вольтовый от Jawa-350/638. Возможна ли такая переделка, и что для этого нужно?

Глеб СЕНСКОЙ, С.-Петербург

Известны случаи подобных переделок, однако они весьма трудоемки. Самое сложное – изготовить переходной конус ротора. Потребуется и переходной фланец под статор, еще придется удалить перегородку в крышке картера (новый генератор больше по размерам) и вклеить новую, а также исключить возможность задевания тормозной педали о расширившуюся крышку – установить новые распорные втулки на ось педали. Ну и, конечно, установить все 12-вольтовые агрегаты (генератор, реле-регулятор, катушки зажигания, звуковой сигнал, реле поворотов), поменять лампочки и внести изменения в электросхему.

Гораздо проще, на наш взгляд, использовать 12-вольтовый генератор от «Иж-Юпитер 5», как это было описано в «Мото», № 7-02.

Повлияет ли отсутствие нижних маслосъемных колец на работу двигателя «Днепра»? Есть ли резон в том, чтобы установить поршни от ВАЗ-21011?

Владимир МЯГКИХ, Кемеровская обл., Беловский р-н, с. Старопестерево

Повлияет. В камеру сгорания будет попадать значительно больше масла, а значит, больше образуется нагара на ее стенках, клапанах и электродах свечи. Это приведет, в первую очередь, к отказам системы зажигания и повышенному износу выпускных клапанов, их седел и направляющих. Плюс к этому возрастет расход масла. В погоне за мощностью спортсмены в свое время снимали эти кольца и укорачивали юбки поршней (потери на перемещение колец в цилиндрах составляют значительную часть потерь на трение в двигателе). Но спортсменам проще: увеличение долговечности – не первостепенная задача при подготовке гоночного мотоцикла. И потом, при постоянной работе мотора на предельных нагрузках нагар в камере сгорания выгорает, не успевая особо навредить.

В установке поршней от ВАЗ-21011 есть резон, в первую очередь тогда, когда износились цилиндры, уже расточенные под последний ремонт. Как это сделать на «Урале», описано в материале «Перекуем ВАЗ для «Урала» («Мото», № 3-03). У «Днепра» же днище поршня выпуклое. Чтобы после установки поршней ВАЗа на этот двигатель степень сжатия не снизилась, нужно воспользоваться вариантами под 93-й или 95-й бензин.

О ПОСЛЕДСТВИЯХ «ЗИМНЕЙ СПЯЧКИ»

РЕМОНТ МОТОРА YAMAHA FZR400

Подготовка мотоцикла к зимней стоянке – дело серьезное и ответственное. Но большинство байкеров эту процедуру игнорирует. А напрасно. О последствиях столь безответственного отношения к технике нам рассказал механик по ремонту мототехники Сергей ШИГАЛЬ.

Дело было весной. Мотоцикл, радовавший своего хозяина перед зимней стоянкой, в апреле категорически отказался открывать новый сезон. Стартер бодро крутил коленвал, но двигатель не подавал признаков жизни. Измерение компрессии ввергло байкера в отчаяние. Лишь в двух цилиндрах присутствовала еле заметная компрессия. Приговор: ремонт цилиндро-поршневой группы – стал окончательным и обжалованию не подлежал.

ПОДГОТОВКА

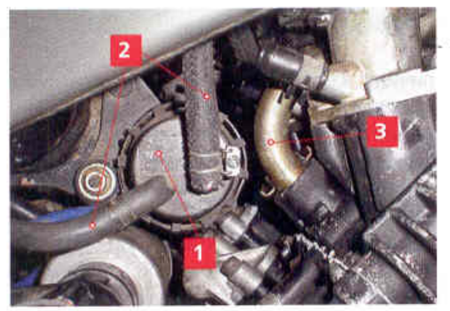
Для начала слили масло и антифриз. Если с маслом все просто (сливная пробка в поддоне картера), то сливную пробку системы охлаждения нашли не сразу. Она оказалась в трубе рамы под генератором. Важно слить охлаждающую жидкость и из блока цилиндров. Если этим пренебречь, при разборке ее остатки хлынут в картер. У этого мотоцикла есть аж две пробки с двух сторон блока. Можно выкрутить обе, но мы ограничились одной. А затем наклонили мотоцикл, антифриз вытек практически весь.

Вот теперь можно приступать к разборке. Отсоединили выхлопные трубы от головки блока. Сняли воздушный фильтр, радиатор. Затем отсоединили все трубки, тросы, провода датчиков, высоковольтные провода свечей. Не забыли и о спрятанных под фальшбаком заливной горловине системы охлаждения и термостате с шлангами. Сзади к двигателю подходят три трубки системы охлаждения: две к головке и одна к блоку. Сняли и их, а заодно и бензонасос. От головки отсоединили блок карбюраторов. Ну вот, самая занудная часть разборки позади. Не надейтесь на память – делайте пометки на отсоединяемых деталях. Иначе сборка превратится в головоломку.

РАЗБОРКА ДВИГАТЕЛЯ

Для ремонта цилиндро-поршневой группы этого мотоцикла двигатель снимать с рамы не обязательно, достаточно отсоединить нижние трубы рамы. Что мы и сделали. Теперь, когда весь мотор на виду, можно наконец разобрать его и узнать, что за чертовщина произошла с ним за зиму. Сняв крышку ГРМ, побеспокоились о том, чтобы при сборке не попасть в «засаду» с несовпадением установочных меток положения валов. Для этого, удалив крышку генератора, проверили, совпадают ли метки (и есть ли они вообще в этом двигателе). Но тут все метки совпали, цепь оказалась хорошо натянута. Значит, натяжитель со своими обязанностями справляется. И мы двинулись дальше.

Сняли успокоитель цепи и крышки опорных шеек распредвалов. Задиров и прочих следов повышенного износа ни на них,

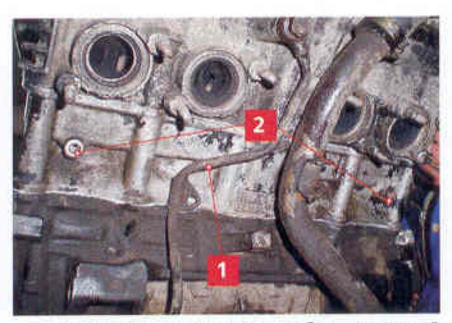




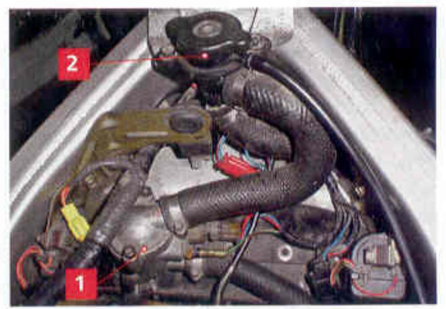
Отсоедините: 1 – бензонасос; 2 – бензошланги; 3 – трубки подвода охлаждающей жидкости.



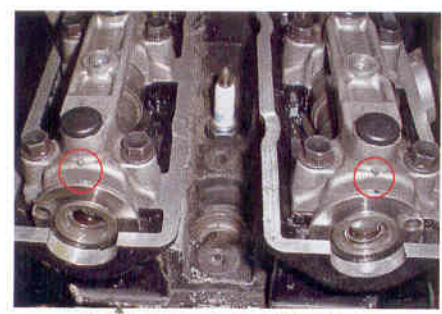
Пробка слива охлаждающей жидкости из системы охлаждения находится в трубе рамы (выделена красным).



Двигатель спереди: 1 – трубка, по которой масло подается из главной масляной магистрали двигателя в головку блока; 2 – отверстия для слива антифриза из блока (из левого отверстия пробка выкручена).



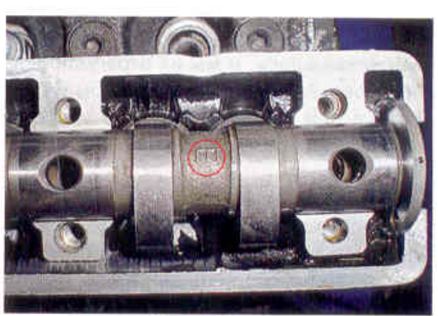
Перед тем, как снять двигатель, нужно отсоединить все трубки, тросы, провода датчиков, идущие к двигателю, а также: 1 – термостат; 2 – горловину системы охлаждения.



Метки выпускного (слева) и впускного (справа) распредвалов (выделено красным).



Метки на роторе генератора:
Т – положение, в котором поршни 1-го и 4-го цилиндров находятся в ВМТ;
+ – диапазон, в котором изменяется угол опережения зажигания при работе двигателя.



Метка «Е» на выпускном валу (выделена красным). На впускном должна быть буква «I».

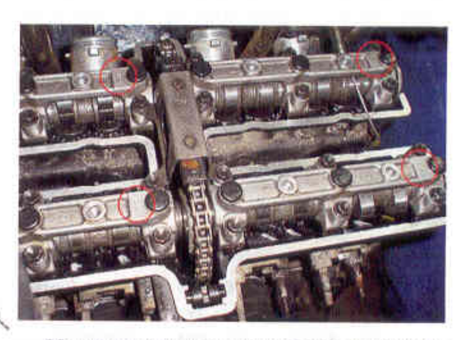
ни на шейках распредвалов не обнаружили. Перед тем, как вынимать распредвалы, ослабили натяжение цепи, демонтировав ее натяжитель. Вынув распредвалы, зафиксировали цепь, чтобы потом не пришлось ее вылавливать из картера. Это можно сделать любым подручным способом, например, привязав ее к раме куском длинной прочной проволоки. Перед тем как снять головку блока, отсоединили трубку, по которой подается масло из главной масляной магистрали в головку.

Отвернули болты крепления головки блока и сняли ее. Заметили «засаду» № 1: в одном из средних цилиндров видны следы ржавчины. Сняли блок цилиндров, поддерживая поршни, чтобы, покидая цилиндры, они не ударились о стенки картера. И тут открылась печальная картина: в средние цилиндры попала влага. Образовавшаяся на боковых поверхностях колец ржавчина заполнила за зиму их канавки и кольца «залегли». Часть «ржи» выдавило на «зеркало» цилиндра и при попытке запуска размазало по нему (эти следы мы и увидели). Устранить это безобразие было несложно. Сначала промасленной ветошью стерли налет с гильзы цилиндра. А затем, набравшись терпения, периодически «пшикали» на место «залегания» (кольца «залегли» не по всей окружности) из баллончика с проникающей смазкой и потихоньку «раскачали» кольца. Жидкость, разъев ржавчину и нагар, помогла кольцу вырваться на свободу. Помните: хотя поршневые кольца в этом двигателе стальные и сломать их сложно, но, пересердствовав, можно согнуть, а гнутое кольцо имеет ту же ценность, что и сломанное, и место ему там же – в мусорном ведре. Завершили очистку с помощью ветоши, пропитанной этим же составом – стерли всю ржавчину с колец и из канавок.

Разобравшись со средними цилиндрами, задумались: компрессии-то не было и в других цилиндрах! Значит, что-то произошло и в головке блока.

РЕВИЗИЯ ГОЛОВКИ БЛОКА

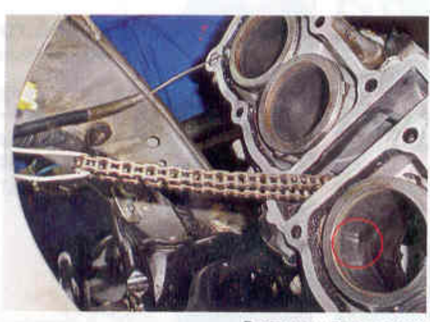
Рассухарив клапаны, обнаружили «засаду» № 2. Влага, попав через карбюратор и глушитель к клапанам, сделала и там свое черное дело. Она проникла в зазор между втулками и стержнями клапанов, и эти детали начали ржаветь. Во впускных и выпускных каналах, а также в камере сгорания работавшего двигателя всегда есть нагар. Его частицы при работе неизбежно попадают между фаской клапана и седлом. Но при ударе клапана о седло они разбиваются в пыль и уносятся с выхлопными газами. При вращении коленвала стартером скорость, с которой клапан под действием пружины возвращается на седло, невелика, и удар получается слабым. Ржавчина сделала эту скорость еще меньше, а удары слабее. Результат: на рабочие фаски клапанов и седел налип нагар, и компрессия пропала. И хорошо, что двигатель не завелся. Выпускные клапаны в таком состоянии могли бы запросто прогореть.



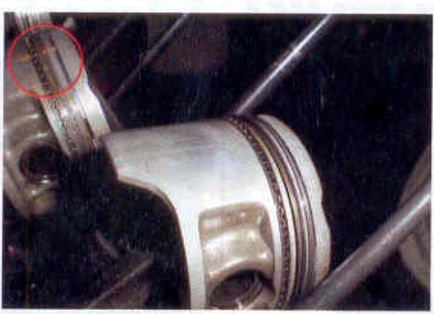
Метки на крышках распредвала. Буквы «Е» соответствуют крышкам выпускного распредвала, а «I» – крышкам впускного. Крышки с цифрой 1 после буквы («Е1», например) должны быть слева по ходу мотоцикла, а с цифрой 2 – справа. Стрелки должны показывать на правую по ходу сторону мотоцикла.

Так же, как и в случае с кольцами помогла ветошь, смоченная проникающей смазкой. Протирать втулки клапанов изнутри – задача еще та, но иначе от ржавчины не избавиться. К тому же она – хороший абразив, и, если ее не вымыть полностью, клапаны и втулки довольно быстро износятся. Вот тогда ремонт будет намного дороже.

Затем отчистили от нагара впускные и выпускные каналы, клапаны, камеры сгорания и днища поршней. Клапаны притерли. Пружинки с маслосъемных колпачков на время притирки лучше снять. Головку после всех этих операций тщательно промыли керосином и продули сжатым воздухом. При сборке стержни клапанов смазали моторным маслом.



В одном из средних цилиндров видны следы ржавчины.



Красным выделен участок на поршне, где залегли поршневые кольца. Они вровень с поверхностью поршня, в то время как соседнее провалилось под собственным весом в канавку.



Нагар повсюду: во впускном канале и на стенках камеры сгорания. На седле видны следы от расплющенных кусочков нагара.

После притирки клапанов тепловые зазоры уменьшились, и мы их отрегулировали заново. Регулировочные шайбы тут находятся под «стаканчиками», в углублении тарелки пружины клапана.

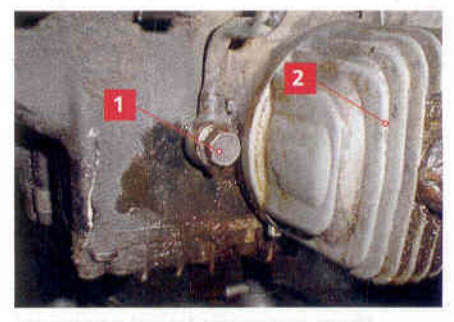
СБОРКА ДВИГАТЕЛЯ

Головка блока собрана, поршни, кольца и блок цилиндров приведены в порядок, пришло время собирать двигатель. Делать это нужно в обратном порядке. Некоторые «механики» при сборке устанавливают на свои места старые прокладки, и иногда даже после этого разъемы не «текут». Мы не стали рисковать и воспользовались комплектом новых прокладок. При установке блока цилиндров сразу вывели наверх цепь и башмак натяжителя. При разборке и сборке с башмаком нужно быть очень осторожным. Хотя он и выглядит прочным, сломать его проще простого. Поршневые кольца мы сжимали специальной оправкой. Точнее сразу двумя (ведь поршни движутся парами). Когда речь идет об 1-цилиндровом моторе, еще можно попробовать сжать кольца пальцами, но с 4-цилиндровым лучше не рисковать. Тем более, что кромки работавших колец очень остры и режут пальцы не хуже бритвы. Гайки головки блока затягивали крест-накрест от середины с моментом 2,2–2,5 кГ/м. Затяжка с таким усилием справедлива для большинства моторов аналогичной конструкции, но все же, если мотоцикл другой, не поленитесь полистать справочную литературу. Вдруг окажется, что случай особенный?

При сборке трущиеся детали: поршни, кольца, шейки валов обильно смазали моторным маслом. Его жалеть не нужно, ведь мало того, что двигателю не придется работать первые секунды «на сухую», масло смоет соринки. Правда, потом стечет вместе со всякой гадостью в картер. Поэтому затем залили новое масло, завели мотор и, когда он прогрелся, заглушили и заменили масло и масляный фильтр.

Обратите внимание на одну особенность двигателя FZR400: крышка масляного фильтра имеет оребрение для отвода тепла и играет роль масляного радиатора. Держите ее в чистоте, и двигатель прослужит дольше.

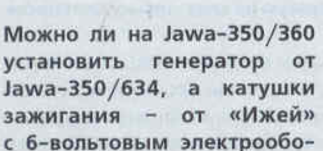
Вот такую работу пришлось проделать, чтобы «разбудить» этого «медведя» после «зимней спячки». А можно ли было избежать неприятностей? Конечно! Для этого мотоцикл должен зимовать в сухом теплом помещении. Перед тем как ставить «на прикол», выверните свечи, залейте в каждый цилиндр по 15–50 граммов моторного масла (в зависимости от рабочего объема каждого цилиндра) и прокрутите на несколько оборотов коленвал. После этого заверните свечи на место. Слейте бензин из карбюраторов и, наоборот, заполните им полностью бак.



Низ двигателя: 1 – нижнее крепление трубки системы смазки; 2 – корпус масляного фильтра.

Что, неохота? Устали за сезон? И не надо! За зиму отдохнете, соберетесь с силами, а по весне переберете мотор. Как это делать – вы уже знаете...

ВОПРОС-ОТВЕТ



Можно ли на Jawa-350/360 установить генератор от Jawa-350/634, а катушки зажигания – от «Ижей» с 6-вольтовым электрооборудованием?

Алексей СЛЮСОРЕНКО,
г. Нефтекамск, Башкирия

Да, такая установка возможна. Для подключения нового генератора придется вывести провода от генератора к реле-регулятору (тоже от Jawa-350/634), которое лучше всего установить под седлом (у Jawa-350/360 оно монтировалось непосредственно на генераторе). Клеммы «D» и «M» генератора следует соединить с обозначенными точно так же клеммами реле. Для подключения лампочки разряда аккумулятора от клеммы «D» реле нужно отвести провод к клемме «61» замка зажигания (можно использовать провод, который до переделки шел к клемме «61» генератора). Третью клемму реле – «B» соедините с клеммой «30» замка зажигания (подойдет провод, который до переделки шел к клемме «51» генератора). Не забудьте соединить с «массой» мотоцикла корпус реле-регулятора. При подключении катушек зажигания клеммы «1» и «15» «явских» катушек соедините, соответственно, с клеммами «–» и «+» «ижевских».

У моего «пса» («Иж-Планеты Спорт») постоянно барахлит зажигание. Я слышал, что на этот мотоцикл можно установить коммутатор и катушку зажигания от грузовика ГАЗ-53. Это так? И как произвести замену?

Василий ЧАЙКИН,
г. Кимры Тверской обл.

Эта система зажигания (ТК-102) называется контактно-транзисторной, она применялась также на «Волгах» ГАЗ-24 и УАЗах. У нее в цепь управления катушкой зажигания включен мощный транзистор, который в зависимости от положения контактов прерывателя то прерывает, то возобновляет подачу тока в первичную обмотку катушки. Благодаря этому через контакты протекает ток небольшой величины, что обеспечивает меньшее их обгорание и значительно продлевает срок службы. И что немаловажно – облегчается пуск, даже при полуразряженном аккумуляторе.

Повышения мощности и экономии топлива система не дает. Кроме того, если контакты уже плохи, замаслены или покрыты пылью (что весьма вероятно в вашем случае), то установка автомобильной системы зажигания также ничему не поможет, ведь за возможность пропускать малый ток через контакты приходится расплачиваться ухудшением их самоочистки. Поэтому подобные системы зажигания были вытеснены бесконтактными тиристорными (CDI) или транзисторными системами.

На письма отвечал
Иван КСЕНОФОНТОВ

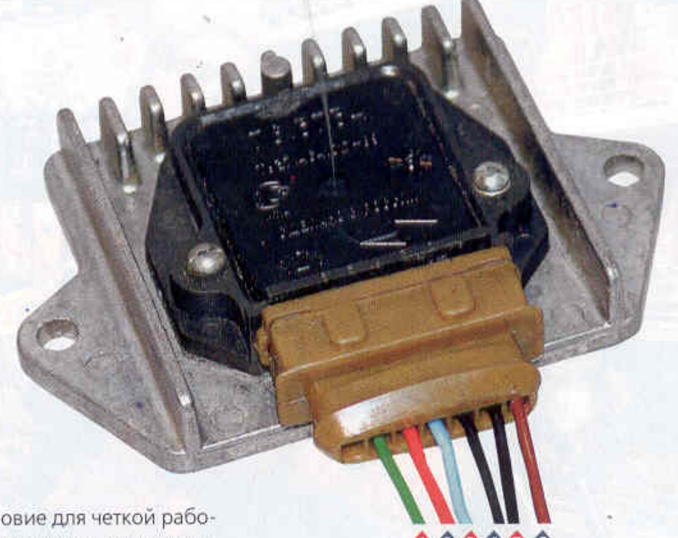




Лев ГАРЯЕВ

ПРО ШТОРЫ И ИСКРЫ

НЮАНСЫ НАСТРОЙКИ СИСТЕМ ЗАЖИГАНИЯ С ДАТЧИКОМ ХОЛЛА



Распайка выводов коммутатора:
1 – «сигнальный» провод датчика;
2 – «плюс» питания датчика;
3 – «плюс» питания коммутатора;
4 – «минус» датчика; 5 – «масса»;
6 – «минус» катушки зажигания.



«Мото» не раз описывал опыт установки на отечественные мотоциклы автомобильных систем зажигания с датчиком Холла (№№ 09-01, 09-02). После этих публикаций в редакцию стали поступать письма, в том числе и разочарованных читателей: если у одних система работала как часы, у других – через пень-колоду. В чем причина сбоев?

Пропуски в искрообразовании в ряде случаев связаны с неправильной конструкцией шторки-модулятора (замыкателя магнитного потока). Уделите больше внимания её расположению по отношению к датчику. В открытом состоянии шторка не должна перекрывать ни магнит, ни магнитопровод (металлический «клюв» на торце датчика), в закрытом же состоянии модулятор должен полностью перекрывать их обоих. В противном случае датчик будет выдавать нечеткие сигналы, которые коммутатор распознать не сможет, а чревато это пропусками в искрообразовании, следовательно, сбоями в работе мотора.

Сам модулятор следует изготовить в форме диска с вырезом из стали толщиной 0,8–1,0 мм, как показано на рисунке. Главное, чтобы отношение периодов закрытого состояния датчика к открытому было 2:1 (это обязательное условие для четкой работы управляющей микросхемы коммутатора). Если двигатель 1-цилиндровый, то угол выреза в модуляторе нужно сделать примерно 120 градусов, если же мотор 2-цилиндровый, то углы выреза должны быть по 60 градусов. Также важно заметить, что минимальная ширина выреза составляет 11 мм. При установке момента зажигания помните: искра бьет тогда, когда модулятор «открывает» датчик.

Почему-то многие уверены, что на красный провод датчика из коммутатора подаются те же 12 вольт, которыми он «питается», и исходя из этих соображений подключают датчик не к разъему коммутатора, а к бортовой сети мотоцикла. Напряжение там, конечно, такое же, но только пропущено оно через систему защиты датчика от скачков напряжения, что делает его работу более четкой и бесперебойной.

Теперь о коммутаторах. Приборы это непростые, дорогие и неремонтопригодные, неправильного подключения не прощают. Купить готовый жгут «коммутатор-датчик» в магазине (тем более, что стоит он около 60 рублей), намного дешевле, чем менять испорченный «мозг». Места на мотоцикле мало, руки так и чешутся снять с коммутатора радиатор. Делать этого нельзя, так как не пройдет и десяти минут, как коммутатор перегреется и «сдохнет».

Однажды я долго не мог понять, почему же мотор (с автомобильным зажиганием) не желал «раскручиваться» выше холостых оборотов. Датчик исправен, всё соединено, как положено, а искра всё равно была неустойчива. Прошло немало времени, пока разобрался в чем дело: так как мотоциклетная катушка по габаритам намного меньше той, что положена электронной системе зажигания, то я не удержался от соблазна установить ее, но силовой транзистор, управляющий катушкой зажигания (и, как следствие, искрообразованием), весьма чувствителен к индуктивности «бобины» и сопротивлению её первичной обмотки. Поэтому катушка не успевала накопить энергию, необходимую для искрового разряда.

Мораль вышесказанного такова: уж коли взялся переделывать зажигание, то все детали должны быть «с одной грядки» (датчик, коммутатор, жгут и катушка). Катушку для 1-цилиндровых аппаратов лучше взять 3112.3705 от переднеприводных «Жигулей», а для 2-цилиндровых – двухискровую 3012.3705 (от современной «Волги» или «Оки»).

Благодарим за консультацию зам. главного конструктора Московского завода автотракторной электроаппаратуры МЗАТЭ-2 **Евгения БАРТЕНЕВА.**

Ø8
Ø30
Ø40
11 min
120°

Модулятор для 1-цилиндрового двигателя (у 2-цилиндрового вырезы должны быть в 2 раза уже, но тоже не менее 11 мм).

Не проверяйте искру между высоковольтным проводом и «массой», смотрите искру только на свече (которая должна в момент проверки иметь хороший контакт с «массой»). Если отнесете провод слишком далеко от массы, напряжение во вторичной обмотке катушки, пытаясь пробить чрезмерный воздушный зазор, превысит разумные пределы, и искра проскочит внутри катушки зажигания и выведет ее из строя. Но поскольку катушка по своей сути – трансформатор, напряжение вырастет и в первичной обмотке. А это может не выдержать выходной транзистор коммутатора. Если он «сгорит», – коммутатор уже не восстановить.

ЧЕГО-ТО ЗДЕСЬ НЕ ХВАТАЕТ...

«Honda, мотоциклы CB400, CB1 & Super Four». Устройство, техническое обслуживание и ремонт. – М.: Легион–Автодата, 2003.–136 с.

Получили подарок любители повозиться с подержанными «сибишками». Правда, из заявленных к рассмотрению 12 модификаций фактически подробно проанализированы две: CB400N и CB400F.

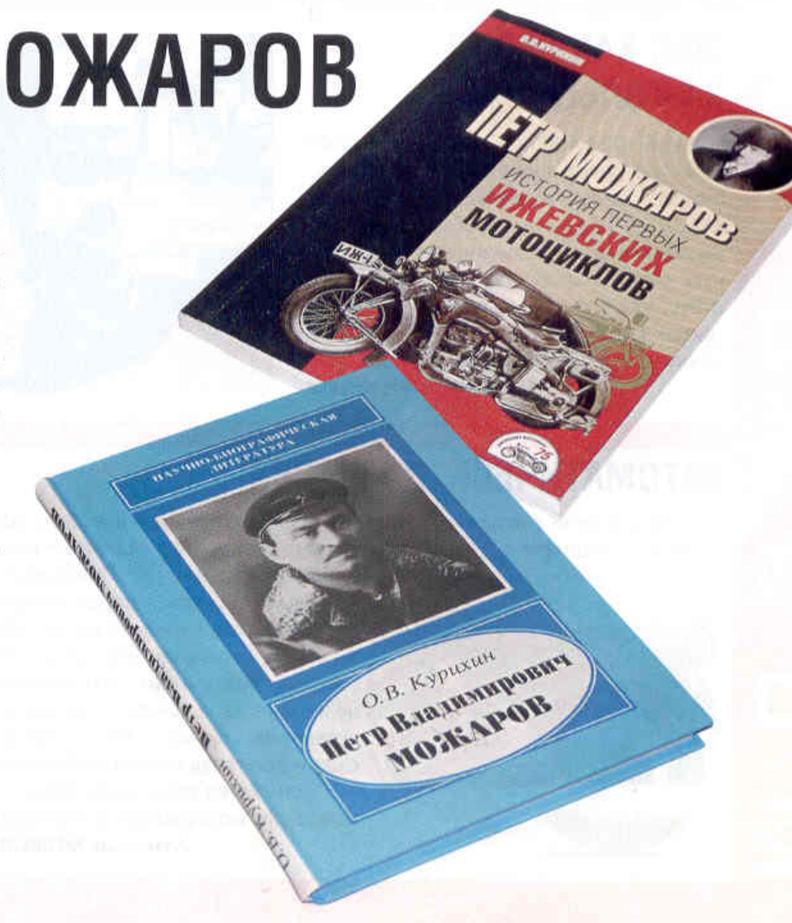
Это первое пособие на русском языке для владельцев мотоиномарок (если не считать выпущенные тем же издательством три руководства по скутерам Yamaha, Honda и Suzuki). Из обещанных тем – «устройство», «техническое обслуживание» и «ремонт», пожалуй, только первая отражена в достаточной мере. Очень четкие рисунки каталожного типа снабжены подрисуночными подписями, а вот сведения об обслуживании читателю придется «выуживать» из обширной таблицы технических характеристик: здесь приведены марки свечей, давление в шинах, заправочные емкости, типы масел, характеристики ламп. Данных о необходимой периодичности проведения работ нет.

Данью заявленному разделу «ремонт» служат обозначения на деталировках величин моментов затяжки основных резьбовых соединений и пиктографические обозначения необходимости смазки или нанесения фиксатора резьбы. На рисунках проставлены размеры подшипников и сальников, но нет описаний применяемых приспособлений и инструментов, а также последовательности разборки и сборки сложных узлов, указаний на особенности проведения этих работ.

Книгу следует, видимо, назвать всего лишь иллюстрированным справочником. «Всего лишь» – потому, что очевидная скудность информации (от такого рода пособий ждешь большего) ограничивает круг пользователей книги: все, что содержится в ней, покажется достаточным лишь опытным механикам.

Цена для книги, изданной в мягком переплете с черно-белыми иллюстрациями, великовата: на рынке в Москве – 500 руб. Но альтернативы у владельцев «сибишек» нет. Но это скорее упрек продавцам. А издателям «спасибо» уже за грамотный перевод на русский – владельцам других мотоиномарок приходится искать непереведенные книги за еще большие деньги.

НЕСКУЧНЫЙ МОЖАРОВ



КУРИХИН О. В. Петр Можаров. История первых ижевских мотоциклов. Ижевск.: ЗАО «Ижмашпринт», 2004.–96 с.

КУРИХИН О. В. Петр Владимирович Можаров – конструктор отечественных мотоциклов (1883–1934). М.: Наука, 2004.–116 с.

О Петре Можарове, выдающемся советском конструкторе мотоциклов, книги с одним и тем же текстом вышли одновременно в двух издательствах. Они различаются лишь оформлением, типом обложки (у «Науки» она твердая) и ценой. Автор – Олег Курихин – сам бывалый мотоциклист, начинал мотобиографию на К-125 и «Иж-49». С 1990 года изучал историю мотопроизводства в Ижевске, по крохам собирал материалы о самой значимой, но и загадочной фигуре в плеяде конструкторов росмотопрома.

Несомненное достоинство труда – язык изложения: читаешь взахлеб, будто остросюжетный роман.

В книге, приуроченной к 75-летию первого ижевского мотоцикла, собрано более полусотни архивных фотографий о самом Можарове, людях его окружения и его детищах – мотоциклах. Читателям «Мото» многие знакомы – отрывки из рукописи мы печатали. Тем интереснее прочитать полную версию. К сожалению, не всем это удастся: оба издания выпущены совсем небольшим тиражом. Но те, кому повезет их заполучить, не пожалеют!

Ведущий рубрики Иван КСЕНОФОНТОВ.

Я НЕ ОСЬМИНОГ

Как-то из приоткрытых дверей гаража услышал ругань. Заглянул: парнишка держит в руках поршень от «Карпат», а перед ним обломки колец. Выясняется, он прочитал, что устанавливать кольца на поршень нужно при помощи нескольких щупов. И больше ни слова – только фото... Знаю я этот метод: чтобы удержать поршень, кольцо, три щупа и ничего при этом не сломать, нужно быть осьминогом. А ведь есть способ попроще. Особенно рекомендую его владельцам 4-тактников с нежными маслосъемными кольцами.

Возьмите скотч, намотайте на канавки три-четыре слоя. Надрежьте по верхней кромке канавки нижнего кольца и удалите скотч ниже надреза. Аккуратно наденьте кольцо. Точно так же освободите канавку для следующего кольца и установите его. И т. д. На установку мопедовских колец мы с тем пареньком затратили пять минут, включая время на открывание моего гаража и поиски скотча.

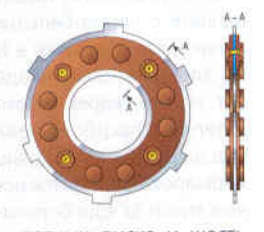


Лев ВАЛЬКОВ, г. Дзержинск Нижегородской обл.

От редакции. При надевании колец старайтесь не ободрать скотч их острыми кромками. Извлечь его обрывки непросто.

«САНДВИЧ» ДЛЯ PANNONIA

В рубрике «Мозгодром» уже писали об установке «ижевских» дисков сцепления на Pannonia. Я поступил по-другому. Взял три изношенных штатных диска и шесть «ижевских». У отечественных спилил усики с внешнего диаметра, одну сторону сделал плоской. Срезал остатки фрикционного материала со штатных дисков и, просверлив в них и в доработанных «ижевских» дисках отверстия диаметром 4 мм, склепал алюминиевыми заклепками эдакие «бутерброды» (как показано на рисунке). Углубления для головок заклепок сделал 8-мм сверлом.

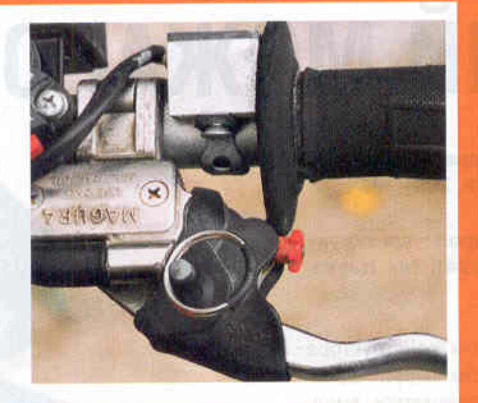


Егор ЖИЛИН, г. Омутинский Тюменской обл.

ЩАС КАК ДЕРНУ ЗА КОЛЬЦО!

На моем КТМ 400 при падении сломался рычажок декомпрессора. «Подумаешь, беда!» – скажут владельцы «Планет». Но КТМ – не «Планета». Чтобы завести без декомпрессора одноцилиндровую 4-тактную «четырехсотку», нужно иметь ноги и вес, как у слона. Выручило кольцо от связки ключей (см. фото). При запуске я тяну за него указательным пальцем.

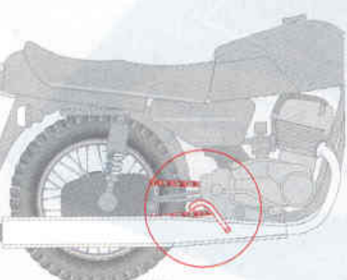
Иван ШАПШАЛ, Москва



АВТОМАТИЧЕСКАЯ СМАЗКА

Для смазки цепи я использую «бесплатное» несгоревшее в моторе масло. В правом патрубке глушителя своей Jawa посверлил отверстие и приварил к нему трубку небольшого диаметра. Предварительно согнул ее таким образом, чтобы выходное отверстие оказалось около нижней ветви цепи (когда будете гнуть, помните, что цепь качается вместе с задним маятником). Звук выхлопа практически не изменился, а вместе с тем выхлопные газы вылетают из трубки с такой силой, что сдувают с цепи всю грязь весеннего бездорожья.

У устройства один недостаток – оно пригодно только для мотоциклов с 2-тактными двигателями.



Александр МЕДВЕДЕВ, Новосибирск

РЕЗИНОВАЯ ОПРАВКА

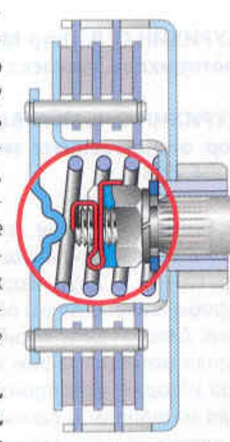
ПОБЕДИТЕЛЬ

Менял я недавно сальники в вилке Honda XR. Старые вынул легко, а вот аккуратно запрессовать новые оказалось гораздо сложнее. Поступил вот как. Вставил новые сальник и пыльник руками, насколько это было возможно. Взял резиновую трубку, соединяющую карбюратор с фильтром от «Восхода», разрезал ее вдоль, надел на неподвижную трубу и зафиксировал двумя хомутами на расстоянии 100 мм от подвижной трубы. Имитируя работу вилки, забил одновременно за три удара и сальник, и пыльник. Так же точно поступил с другим пером. Вместо трубки от «Восхода» можно воспользоваться куском шланга от системы охлаждения автомобиля. Главное, чтобы поверхность «оправки», которой будет запрессовываться сальник, была ровной и строго перпендикулярной оси трубы.

Николай ТУБАЕВ, г. Ковров Владимирской обл.

НАДЕЖНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ

Бывает, что у старых 2-скоростных мопедов отворачивается гайка, крепящая ведущий барабан сцепления к коленвалу. Я подобрал подходящую корончатую гайку (можно сделать пропилы в штатной), затянул ее, просверлил отверстие в цапфе коленвала и вставил шплинт. С тех пор барабан надежно «сидит» на месте.



Владимир ГРАЧЕВ, г. Оренбург, пос. Куйбышева

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), ИНН и номер свидетельства о пенсионном страховании, дату и место рождения, адрес и номер телефона (желательно).



www.vladbike.ru
ВЛАДБАЙК



POLARIS®
Sportsman. Конкуренты остаются позади. Как обычно.
BRANDT
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР POLARIS ПО РОССИИ

MotoGP

ПОЕХАЛИ!

Говорят, цыплят по осени считают... Применительно к мотоспорту эта истина означает, что начало сезона – не показатель. Но давайте на секунду представим, что чемпионат уже закончился, пришло время подводить итоги, и мы можем с полным основанием приступить к «раздаче слонов». Итак, кто каких призов достоин по итогам Гран-при Африки?

«ЗВЕЗДА ГОНКИ»

В этой номинации – без вариантов. Конечно же, Валентино Росси. Честно говоря, до начала сезона мало кто верил в то, что Росси сможет победить с первой попытки. Уж слишком невыразительно выглядела Yamaha M1 в прошлом сезоне. И первые зимние тесты не внушали особого оптимизма. И сам Росси буквально за неделю до начала сезона высказался категорично и недвусмысленно: «К сезону мы не готовы». Впрочем, по-моему, он слегка лукавил, потому что слова эти произнес после более чем успешных официальных тестов в Каталонии, где показал лучшее время. Но за тесты, как известно, очков не начисляют, так что истинную силу симбиоза Росси+Yamaha могла показать только гонка.



Макс БЬЯДЖИ и Валентино РОССИ

А гонка показала, что результаты тестов не врали. Росси выиграл квалификацию, причем «привез» соперникам сразу полсекунды.

Дальше – больше. Росси выиграл старт и первые шесть кругов уверенно возглавлял гонку. С каждым кругом преследователей оставалось все меньше и меньше. К середине дистанции на колесе у Росси «висели» только Макс Бьяджи и Сете Жибернау. Потом только Бьяджи. Было видно, что Honda мощнее Yamaha. Но Росси настолько точно выбирал траектории, что просто не оставлял Бьяджи возможности даже для попытки атаки. Несколько раз Максу все же удалось пройти Валентино, но складывалось впечатление, что сразу же после атаки Бьяджи «терял» траекторию, и в результате вновь пропускал Росси вперед.

За три круга до финиша Росси совершил решающий обгон. При этом в середине поворота он чуть-чуть довернул руль в сторону Бьяджи и едва не вынес его с трассы. Финишировал Росси на заднем колесе. Как будто ничего и не менялось, и Росси вновь выступал на Honda.

«РАЗОЧАРОВАНИЕ ГОНКИ»

В этой номинации, в отличие от предыдущей, претендентов более чем достаточно. Начиная с того же Макса Бьяджи. Конечно, от него ждали большего, конкретно – победы. Ожидания вполне законные, тем более, что и сам Бьяджи обещал победить. Но – справиться с Валентино Росси вновь не смог. В прошлых сезонах много рассуждали о психологическом барьере, который сформировался у Бьяджи в отношении Росси. Боюсь, что теперь – после Гран-при Африки – этот барьер может стать еще выше. Уж очень беззубо смотрелся Макс в конце гонки.

Впрочем, в его оправдание можно сослаться на особенности трассы Welkom, на которой проходил Гран-при Африки. Здесь много медленных поворотов и мало прямых участков. Средняя скорость прохождения круга во время гонки составила около 163 км/ч. А максимальную скорость показал Ники Хайден на Honda – 281 км/ч. Учитывая, что рекорд скорости в GP уже приближается к 350, сами понимаете, насколько это медленная трасса. Очевидно, что при такой конфигурации преимущества более мощной техники сходят на нет.

Так что не удивляет и крайне неудачное выступление еще одного претендента на сомнительную номинацию «Разочарование гонки» Лориса Капироссi на Ducati – самом мощном мотоцикле чемпионата – он финишировал только на шестой позиции. А Трой Бэйлисс – и вовсе на четырнадцатой. Кстати, по итогам квалификации Бэйлисс показал только 21-е, предпоследнее время. Столь неудачно представители Ducati еще не выступали никогда.

Представители второй команды Ducati, рекрутированные из «супербайка» Нил Ходжсон и Рубен Кос, вообще не финишировали по техническим причинам. Думается, Ducati, так же как и Honda, есть смысл рассчитывать на трассы с более длинными прямыми.

«НЕОЖИДАННОСТЬ ГОНКИ»

Здесь только два претендента. Один из них, на мой взгляд, имеет определенное преимущество. Шинья Накано, который в этом году выступает в цветах Kawasaki, показал по итогам квалификации шестое время. При этом он опередил всех представителей Ducati, Suzuki, Proton и почти всех гонщиков Yamaha (за исключением Росси). Откуда такая прыть? Говорить о том, что Kawasaki в этом году кардинально усилила мотоцикл, вряд ли приходится. Во всяком случае, результат второго пилота Алекса Хоффмана – только тринадцатый, а это не свидетельствует о возможностях мотоцикла. Скорее всего, говорить можно (и нужно) о способностях гонщика.

И еще одна неожиданность Гран-при Африки – это девятый результат Норика Абе. По итогам квалификации он был только восемнадцатым, так что сотворенное им на трассе Welkom вполне можно назвать «гоночным подвигом». Результат Абе – еще один (наряду с результатом Росси) обнадеживающий аванс Yamaha на будущие гонки.

«ДЕБЮТ ГОНКИ»

Самые веские основания для получения награды в этой номинации были бы у Мичела Фабицио из команды Harris WCM. Во-первых, сама команда наконец-то обзавелась мотоциклом, допущенным к чемпионату (напомню, в прошлом году мотоцикл дисквалифицировали за нарушение технического регламента). Во-вторых, пилот, имя которого ничего не говорит большинству поклонников мотогонок. Результат неоднозначен. С одной стороны, казалось бы, успех – финиш в первой гонке. С другой стороны – неудача: последние места и в квалификации, и в гонке. В любом случае понятно, что команде Harris WCM уготована в чемпионате роль статиста.

Из других дебютных результатов отметим пятнадцатое место (и первое очко в чемпионате) Шена Берна из Aprilia. Что же касается очередного десанта из мирового «супербайка» в Ducati, то о нем уже сказано выше.

Словом, дебютанты не впечатлили. Во всяком случае, пока...

Итак, что мы имеем? Очень сильного Валентино Росси и гарантированную конкуренцию со стороны пилотов Honda. И на трассах с более подходящей для Honda конфигурацией вполне могут обыгрывать Росси.

* * *

Перед самым подписанием этого номера «Мото» в печать прошла вторая гонка сезона – Гран-при Испании на трассе Jeres. Но она не дала ответа ни на один из вопросов, которые поставила гонка в Южной Африке. Причина – дождь. Говорят, в темноте все кошки черные. Также и в дождь – все гонщики равны.

В частности, Сете Жибернау давно известен как мастер «мокрых» гонок. Подтвердил он свой класс и теперь, уверенно выиграв гонку к восторгу местной публики. Макс Бьяджи опять финишировал вторым. Стабильность – признак класса! На третьей позиции – Алекс Барруш.

А вот Валентино Росси явно чувствовал себя в условиях дождя неуверенно. Он, как всегда, сражался как лев, но... лишь за четвертое место, которое и завоевал в нелегкой борьбе с бывшим партнером по команде Ником Хайденом.

Таким образом, выяснение истинного расклада в нынешнем чемпионате откладывается...

Виктор МАМОНТОВ, обозреватель телеканала «Спорт» – специально для «Мото»

Чемпионат мира, класс MotoGP (после 2 этапов из 16):

1. С. Жибернау (Испания, Honda) – 41 очко;
2. М. Бьяджи (Италия, Honda) – 40;
3. В. Росси (Италия, Yamaha) – 38;
4. А. Барруш (Бразилия, Honda) – 29;
5. Н. Хайден (США, Honda) – 22;
6. К. Эдвардс (США, Honda) – 18;
7. К. Чека (Испания, Yamaha) – 16;
8. Л. Капироссi (Италия, Ducati) – 14.

БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ

Идея привлечь кроссовика Евгения Бобрышева к шоссейно-кольцевым мотогонкам связана с перспективой появления в России кольцевой трассы. И к этому моменту было бы неплохо иметь не только подготовленную команду, но и топ-гонщика, способного выступать на мировом уровне. Готовить «с нуля» – долго и дорого, поэтому руководство команды «ЮКОС Моторспорт» решило переквалифицировать молодого профессионального кроссмена Женю Бобрышева. Парню всего 16 лет, он талантлив, способен не просто ездить быстро на всем, что движется, а, главное, выигрывать. И сейчас Женя как раз в том возрасте, когда еще не поздно изменить спортивную ориентацию.

После того как Евгений уверенно выиграл чемпионат России по «кольцу» в классе «400SS», решено было готовить его для дальнейших выступлений в мировом Гран-при – «125».

Сейчас началась первая фаза его подготовки к чемпионату мира. В сезоне-2004 ему предстоят тренировки на трассах Прибалтики, Брно (Чехия) и Испании.

Как говорят в «ЮКОС Моторспорт», трассы выбирались по соотношению цена–качество. Тренировать Женю будут зарубежные тренеры. «Чистая» продолжительность тренировок в этом году по плану составит около двух месяцев.

Параллельно Женя продолжает изучение английского языка. И выступает в соревнованиях по мотокроссу.

Валерия Белова, исполнительный менеджер «ЮКОС Моторспорта»: «Мотокросс сейчас необходим ему по двум причинам. Во-первых, это очень хорошая физическая подготовка. Во-вторых, перед тестами в Испании важно ездить именно на результат, важно психологически – так как на тесты он должен поехать уверенным в себе спортсменом».

Потом предстоят тесты в команде, которую порекомендует «Dorna Motorsport». Если пройдут успешно, то уже с осени Бобрышев будет выступать в составе команды-протеже и на европейских чемпионатах. Ну а в 2005 году – на этапах мирового Гран-при в классе 125 см³.





Александр Нифонтов, руководитель «ЮКОС Моторспорта»: «Именно с такого возраста, в котором сейчас находится Женя, надо начинать готовить гонщиков экстра-класса. И не будем забывать, что большинство пилотов, которые блистают сейчас в Гран-при, начинали именно с кроссовых соревнований».

В «ЮКОС Моторспорт» все время говорят «если», потому что пока ничего нельзя гарантировать. Не хотят походить на тех, кто уже столько времени говорит о том, что скоро в России появится гонщик, который сможет выступать в Ф1, – так никто и не появился. Случиться может все, что угодно – например, не будет финансирования. Не дай Бог, Женя получит травму или просто не сможет жить и тренироваться в чужой стране – сейчас у него сложный переходный возраст. Или после тестов в Испании скажут: «Хороший у вас парень, но не орел». Конечно, хочется, чтобы все получилось, и он таки «поехал», чтобы вышел в лидеры. Мы чувствуем – он сможет, а команда приложит все усилия.

Фото «ЮКОС Моторспорт»

РАЗ НА РАЗ...

«Кросс Наций» еще нескоро (3 октября, Голландия), а мы уже можем назвать состав национальной сборной Бельгии. Возглавит ее, как и в прошлом году, 7-кратный чемпион мира Стефан Эвертс. Еще в сборную войдут его одноклубник по команде Yamaha Седрик Мелотт и пилот команды КТМ Стив Рамон. Именно в таком порядке расположилась сейчас эта тройка в верхней части турнирной таблицы личного мирового чемпионата, класс МХ1, после пяти этапов (в Бельгии, Испании, Португалии, Голландии и Германии). Причем Эвертс уже достаточно оторвался от Мелотта, чтобы комфортно чувствовать себя в роли лидера. А Мелотт настолько же обошел Рамона.

А где Жоэль Сметс – 5-кратный чемпион мира? Ведь именно он в последние годы был непременным участником «Кросса Наций» в составе бельгийской команды. Увы, начало нынешнего сезона не за Сметсом. Он не очень уверенно выступил на гонке в Испании, затем провалил этап в Португалии, но подправил положение в Голландии – в обоих заездах третье место. В Гран-при Германии по заездам 5-й и 3-й. Сейчас прочное 6-е место. Чтобы попасть на «Кросс Наций», ему надо атаковать Рамона, что он и делал на этапе в Голландии и Германии.

Мишель ПИШОН

Переживаем мы и за судьбу двукратного чемпиона мира Мишеля Пишона, тоже класс МХ1. Он начал сезон с череды взлетов и падений. В Испании – сход, зато «выстрелил» в Португалии: второе место в первом заезде и победа во втором. В Германии 10-й и 9-й. Пока на четвертом месте.



Еще два экс-чемпиона мира выступают в классе МХ2 (бывший «125»). Это француз Мишель Масшио и британец Джеймс Добб. У них дела совсем неважные. Масшио застрял на пятой позиции, а Добб провалился до восьмого. А вперед неожиданно вырвался спортсмен из Великобритании Стефан Сворд.

Чемпионат мира по мотокроссу (после 4 этапов из 16)

Класс МХ1: 1. Стефан Эверст (Yamaha, Бельгия) – 218 очков;

2. Седрик Мелотт (Yamaha, Бельгия) – 188;

3. Стив Рамон (КТМ, Бельгия) – 162.

Класс МХ2: 1. Стефен Сворд (Kawasaki, Великобритания) – 197; 2. Бен Таунли (КТМ, Новая Зеландия) – 194;

3. Тула Раттрай (КТМ, ЮАР) – 152.

НАШИ «НА МИРЕ»

У «колясочников» прошло четыре этапа чемпионата мира (в Испании, Франции, Голландии и Германии). В этом сезоне наш экипаж Евгений Щербинин – Сергей Сосновских пытается улучшить свои мировые достижения (9-е место в 2002 году). Напомним, Гран-при Испании россияне завершили на 6-й позиции, Франции – на 14-й (по заездам 6-е и сход). Не повезло и в Голландии: в первом заезде сход из-за поломки мотоцикла. Во втором заезде они несколько поправили свое положение в турнирной таблице – на финиш приехали третьими. На Гран-при Германии (4-й этап) экипаж Щербинина выступил более стабильно – по заездам: 5-е и 4-е места, и теперь в общем зачете занимает седьмую строку.

На протяжении всех этапов в чемпионате лидирует латвийский экипаж Кристера Сергиса. К сожалению, в последнем заезде (Гран-при Германии) Сергис получил травму. Сможет ли он восстановиться и набрать форму к очередному, пятому этапу, пока под вопросом.

Чемпионат мира (после 4 этапов из 14)

1. К. Сергис–С. Вербрюгге (Латвия, BSU) – 167 очков; 2. М. Виллемсен–К. Стюплес (Нидерланды, VMC) – 161; 3. А. Каупит–Й. Яакк (Эстония, AYR) – 117... 7. Е. Щербинин–С. Сосновских (Россия, APZ) – 95...

КЛАССЫ «РОДНОЙ» И «ДВОЮРОДНЫЙ»

В нашем мотокроссе теперь модно на личном чемпионате России выступать одновременно в двух классах «125» и «250», новые правила это позволяют. Заезды класса «125» проходят в субботу, «250» – в воскресенье.

Сейчас в двух классах выступают: Александр Иванютин, Андрей Сафронов, Виталий Тонков, Павел Михеев, Виталий Гусев, Дмитрий Паршин, Максим Лебедев, Евгений Бобрышев. Сплошь действующие чемпионы страны или потенциально близкие к этому званию гонщики. Теперь лидеры независимо от класса будут обязательно сходиться в одном заезде, и болельщики, наконец, увидят кто есть кто. Очень силен Иванютин, в классе «125» ему пока не было равных. Но он ни разу на уровне чемпионата не встречался с Сафроновым, который непобедим в классе «250». Тонков в последние годы ни разу не выступал в «личном» чемпионате, хотя в суперлиге становился чемпионом России в классе «250». А кто сильнее – Тонков или Сафронов? Нынешний чемпионат ответит нам на этот вопрос. Как сказал главный тренер сборной России Геннадий Ярыгин, «такого интересного чемпионата, как в этом году, не было за всю новейшую историю российского мотокросса».



Действительно, когда стартовал первый заезд первого этапа (класс «125»), мы увидели идущими «колесо в колесо» Иванютина, Сафронова, Тонкова. Только для того, чтобы посмотреть на бескомпромиссную стартовую борьбу трех чемпионов, стоило поехать в Пелагиаду (Ставропольский край), где проходил этап. Через какое-то время стало ясно, что «125» – это «неродной» класс для Тонкова, он стал отставать. Иванютин, напротив, прибавил, оторвался от Сафронова и с большим запасом победил. Во втором заезде мотоцикл Иванютина испустил дух, заезд выиграл Сафронов.

В классе «250» расстановка совсем другая. Тонков здесь как дома. Первый заезд, правда, он отдал Сафронову, но второй уверенно выиграл, оставив за спиной Сафронова и Иванютина, который в обоих заездах приходил третьим.

Можно ли делать выводы и прогнозы? Рановато. Иванютин не показал всего, что умеет в «125». Сафронов и Тонков не выяснили отношения в классе «250». Второй этап, который прошел в Кондрово, только подлил масла в огонь. В классе «125» места на подиуме заняли в такой последовательности: Александр Иванютин, Андрей Сафронов, Дмитрий Паршин. А в классе «250»: Виталий Тонков, Андрей Сафронов, Виталий Гусев.

«КРАСНЫЕ КРЫЛЬЯ» РОССИИ



Слева направо: Игорь КОСЕНКОВ, Борис ГРОМОВ и Игорь ПОВАРС с командой.

Впервые в истории отечественного мотоспорта образована профессиональная сборная по мотокроссу. Это команда Московской области «Красные Крылья», созданная при поддержке губернатора Бориса ГРОМОВА.

В команде по два гонщика в каждом классе. И это сильнейшие кроссмены страны, среди которых – три мастера спорта международного класса. Судите сами: колясочный экипаж Евгений Щербинин–Сергей Сосновских; в классе «125» – Геннадий Севостьянов, мастер спорта Виталий Гусев, Виталий Тонков («250»), Вячеслав Дементьев («250»), Сергей Фролов («500») и другие. Президент сборной – Игорь КОСЕНКОВ. Старшим тренером назначен заслуженный тренер России Виктор ДЕМЕНТЬЕВ.

Презентация «Красных Крыльев» прошла в Подмосковном «Парке Экстрим», который станет отныне базой команды. Сборная в полном составе, начиная от мальчишек на «полтинниках» и до заслуженных «старичков», устроила показательные выступления: каскад прыжков, треск мотоциклов, огни разноцветного фейерверка... Красочная, «с иголочки», командная форма гонщиков никого не оставила равнодушным. Посыпались вопросы: что означают красные крылья на эмблеме коллектива? Откуда на майках добродушная морда пса? Почему в сборной мало москвичей? На каких мотоциклах будут гоняться? Игорь Поварс, один из учредителей команды, объяснил журналистам, что крылья на эмблемах – от мотоциклистов начала прошлого столетия, как символ скорости. Цвет эмблемы соответствует флагу московской области. Голова пса на груди спортсмена означает силу, отвагу, готовность сражаться – и в то же время доброту.

На презентации побывал губернатор Московской области Борис Громов, который дал эксклюзивное интервью журналу «Мото».

– Борис Всеволодович, прокомментируйте, пожалуйста, ваше присутствие на сегодняшнем мероприятии.

– Я приехал сюда, чтобы посмотреть, как выполняются решения правительства области по поддержке мотоспорта. Убедился: все идет нормально, по плану. Здесь, в «Парке Экстрим» в ближайшее время начинаем строить трассу для Формулы 1 – как раз сейчас работаем над этим проектом. Это будет единый комплекс технических видов спорта, который, уверен, пойдет на пользу не только области, но всей стране.

– Чем вызвана ваша озабоченность проблемами мотоспорта?

– Меня волнует ситуация с молодежью. Здоровый образ жизни запретами не воспитаешь. Необходимо дать молодым людям возможность для приложения сил. Поэтому мы в области культивируем не только игровые виды спорта, но и технические.

– Технические виды вам близки, потому что вы – человек военный? Что для вас значит поддержка мотоспорта: благотворительность?

– Нет, конечно. То, что мы делаем, не имеет ничего общего ни с благотворительностью, ни со спонсорством. Все делается на жесткой основе, связанной с решениями правительства области. Хочу подчеркнуть, что государственная власть участвует в деле очень серьезно. Если есть желание и условия, чтобы поддерживать мотоспорт, – сам Бог велел этим заниматься. Люди, которые этому делу преданы, есть.

– Доводилось ли вам самому водить мотоцикл?

– Нет, мотоциклами никогда не увлекался. Чтобы заниматься мотоспортом, надо иметь силы, здоровье, и самое главное – быть бесстрашным (смеется). А посмотрел сегодняшнюю гонку – и не хочу! Хочу остаться зрителем! Лучше прыгнуть с парашютом, чем сесть на мотоцикл...

– Отдали бы своих детей или внуков в мотоспорт?

– А это пусть они сами решают – хотят или не хотят. Препятствовать не буду. Если решат, – ради Бога!

– Радует ли вас сегодняшняя картина – то, что происходит в «Парке Экстрим»?

– Конечно, радует. Ведь раньше здесь ничего не было – обычный брошеный карьер. Года три назад родилась идея – построить комплекс экстремальных видов спорта. И вот она осуществилась. Теперь тут одна из лучших кроссовых трасс в мире. Уже проходил этап чемпионата мира, в этом сезоне пройдут Гран-при России на мотоциклах с колясками, чемпионат Европы...

– Эта идея в значительной степени – ваша?

– Она принадлежит людям, которые этим болеют, страдают – братьям Поварс: вот они, рядом со мной... Мы ее поддержали, приняли специальное постановление правительства. Естественно, поучаствовали в финансировании.



Борис ГРОМОВ примеряется к мотоциклу.

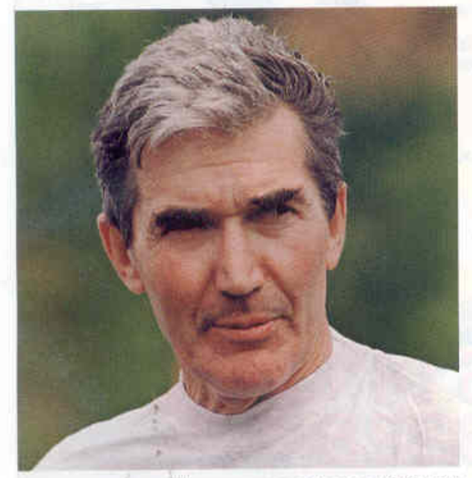
– Есть ли у вас мечта – превратить Московскую область в Мекку мотоспорта?

– Конечно. Мы только-только начали, а у нас уже есть призеры и Кубка мира, и чемпионата России. Наша команда «Красные Крылья» – команда профессионалов, а там еще таланты подтянутся.

ОДИН ИЗ НАС

ПОЛВЕКА В ГОНКАХ

В этом году у Игоря АРТЕМОВА сразу два юбилея. Он отпраздновал 50-летие пребывания в мотоспорте на зимнем Кубке России по мотокроссу, а 70-й день рождения провел на тренировке.



Мастер спорта Игорь АРТЕМОВ участвовал в 528 официальных гонках.

В довоенные годы все мальчишки бредили футболом. Не стал исключением и Игорь – в 12 лет уже играл в московской команде «Электрик». По темпераменту Артемов, как говорят спортсмены, игровик: с одинаковым азартом играл и в баскетбол, и в волейбол, и в хоккей с мячом. Мотоспортом увлекся позже, когда учился в Московском механическом институте (сейчас Московский инженерно-физический институт – МИФИ). «Права» Артемов получил в 19 лет – на втором курсе. Через год попал в вузовскую команду по мотокроссу. Первый тренер Игоря – Валентин Покровский, первая спортивная машина – ковровский К-125. Сегодня ветеран с улыбкой вспоминает о необыкновенном везении: вместо штатной вилки параллелограммного типа на его мотоцикле уже стояла телескопическая. По тем временам это было очень круто.

На первую в своей жизни мотоциклетную тренировку Артемов попал в феврале. Пришлось ехать кросс по заснеженной целине – 25 километров! Трассы тогда специально никто не готовил, тем более – зимние. Новичка обогнал более опытный спортсмен, крикнул: «Что едешь на первой передаче?» Артемов попытался схитрить: «Вторая не втыкается...» Остановились: выяснилось, что «коробка» на машине работала исправно. Откуда было знать тому парню, что Игорь и на первой-то передаче еле-еле справлялся с мотоциклом! Болела спина, «отсохли» руки. К концу тренировки Артемов все же одолел один круг. Так он еще не выматывался никогда. Таким было его мотоциклетное крещение, сменившееся бесчисленными тренировками, сборами, гонками... Однако первый свой круг по снегу – полувековой давности – Артемову запомнился на всю жизнь.

Руководителем секции тогда был Георгий Жемочкин, под началом которого вузовская команда выигрывала чемпионаты СССР в «многодневке», модные в те времена «ворошиловские» кроссы (позже их переименовали в зимнее первенство Москвы). Успехи студентов-мотоциклистов были настолько очевидны, что аббревиатуру МИФИ они в шутку расшифровывали как Московский инженерно-физкультурный институт.

Супруга гонщика к затянувшемуся увлечению своей половины относится вполне доброжелательно. Однако на гонках ее не увидишь. На недоуменный вопрос Артемов отвечает коротко: «Запрещено». И рассказывает почему:

– Это было давно. Приехали на соревнования моя сестра с подругой – моей будущей женой. В тот день мы с ней и познакомились. А у меня как назло – сход. Мотоцикл подвел. Одним словом, опозорился. С тех пор жене запрещено приезжать на гонку.

Объяснение подтверждает – все гонщики немного суеверны.

В дипломе Артемова обозначена профессия: инженер-физик по специальности «Электроника-автоматика». По этому профилю он до сих пор и работает. Но и мотоспорт не забросил. За команду МИФИ, ставшую родной, выступал до начала 90-х. Потом наступили трудные времена: денег на новую технику у команды не было, старые мотоциклы выходили из строя. Помогли друзья-спортсмены. Поначалу «подогнал» Артемову почти новый 500-кубовый CZ Александр Никитин, руководитель столичного СТК «Подшипник». Позже ветерана поддержал коллега из Подольска Юрий Иванов: из своих личных запасов выделил 250-кубовую Honda. Правда, первое время Артемову пришлось на одном аппарате выступать поочередно с сыном Иванова – Алексеем. Благо они гонялись в разных возрастных группах.

Сегодня Игорь Артемов выступает в мотокроссе под флагом подольского «Мострансавто». Тренер команды Юрий Иванов специально для ветерана приобрел 125-кубовую Honda: «Она и полегче, и пониже будет». Как раз то, о чем мечтал Артемов. Вот уже четыре года он участвует в многоэтапных Кубках России на этой машинке. Не пропускает ни одной гонки – будь то зимний кросс или летний. Чаще всего приходит к финишу в «призах».

Не однажды у болельщика, случайно узнавшего возраст Артемова, отваливалась челюсть. Потому что сохранил ветеран и юношескую стройность, и темперамент совсем молодого гонщика. С чем его и поздравляет редакция журнала «Мото».



КРОСС

«ЗОЛОТОЙ ДУБЛЬ» НАЧАЛА СЕЗОНА

Открытие кроссового сезона в Подмосковном «Парке Экстрим» отметили проведением гонок. Любители «утюжили» трассу на эндуро и ATV. В это время их отпрыски тоже катались, только по упрощенной трассе на маленьких аппаратах – 50-кубовых мотоциклах и четырехколесниках. Профессионалы же встретились на кроссовой трассе – собрались сильнейшие гонщики страны. Многие из них выступили в двух классах – «125» и «открытом».

Отличился шестикратный чемпион России Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт», Москва). Он показал лучшее время в «засечке», а после выиграл и два первых места – «золотой дубль»! Отлично провел обе гонки и мастер спорта Виталий Тонков («Красные Крылья», Московская обл.) – он дважды поднимался на вторую ступеньку подиума. Третье место в классе «125» у действующего чемпиона России по шоссейно-кольцевым гонкам в «125» Евгения Бобрышева («ЮКОС Моторспорт»). В «открытом» классе замкнул тройку призеров Виталий Гусев («Красные Крылья»).



РЕЧКУ МОЖНО ПЕРЕПРЫГНУТЬ

Российские любители внедорожных гонок открыли сезон Кубком компании «Экстримспорт» по кантри-кроссу. Тут же был зафиксирован первый в этом сезоне рекорд: число участников достигло цифры 63, среди них 14 на ATV. Такой наплыв спортсменов мог бы украсить любую гонку государственного масштаба. Идеолог Кубка, он же его учредитель, Сергей Миндин пояснил природу рекорда:

– Прежде всего, это генетическая тяга российской души на волю, в пампасы. И максимальная демократичность кантри-кросса. Участвовать может любой – был бы мотоцикл. Бюрократические рогатки начисто отсутствуют – никто не требует ни наличия «прав», ни лицензии.

Место действия – участок леса и его опушка на Рижском направлении Подмосковья. В кругу мотоциклистов это место известно как трасса «У пирамиды». Стоит это гигантское геометрическое сооружение недалеко от шоссе и снимает со всех проезжающих вредное напряжение. Может потому и нравится гоняться здесь нашему брату мотоциклисту.

Участникам Кубка предстояло преодолеть короткий, сугубо кроссовый участок с искусственными трамплинами и прочими внедорожными наворотами. Дальше трасса переходила в лесную тропу, маркированную флажками, – не дай Бог какой-нибудь увлекшийся гонщик укатит в соседнюю Тверскую губернию. Круг немногим больше 6 километров. Изюминка трассы – три брода через лесную речку, один из которых предлагалось преодолеть с прыжка.

Как и положено в кантри-кроссе, начали гонку со старта Ле-Ман – рывок к стоящим незаведенным машинам. Продолжительность заезда – час. Мотоциклисты и «атэвисты» стартовали раздельно. В заезде мотоциклистов велся отдельный зачет для профи и для любителей. Кто-то в течение этого часа вволю напрыгался, кто-то просто накатался. И все вместе надышались чистым лесным воздухом, сняли накопившееся напряжение. Благо недалеко пирамида.

Организаторы соревнований прогнозируют, что к концу сезона, когда идеи Кубка овладеют массами, число участников перевалит за цифру 100. Ну и на здоровье!

Кубок компании «Экстримспорт» по кантри-кроссу (1 этап из 8)
Мотоциклы (профи): 1. Владимир Леонов (Yamaha, СК «Терехово-13»); 2. Владимир Авсеенко (Honda, СК «Терехово-13»); 3. Павел Буров (Honda, СК «Экстримспорт»)...
Мотоциклы (любители): 1. Юрий Трофимов (Honda, СК «Галямов Рэйсинг«); 2. Илья Бачурин (Yamaha, СК «Галямов Рэйсинг»); 3. Роман Высоцкий (Kawasaki, личник)...
ATV: 1. Игорь Кучук (Yamaha, СК «Терехово-13»); 2. Сергей Романов (Yamaha, СК «Терехово-13»); 3. Алексей Савин (Yamaha, личник)...

СПИДВЕЙ

БУНТА НЕ БУДЕТ

С этого года FIM вводит новую формулу финала чемпионата мира. Делается это для того, чтобы не повторилось скандальное завершение мирового первенства, каким оно стало у юношей (возраст до 21 года) в прошедшем сезоне. Напомним, что произошло в Швеции. Польский гонщик Ярослав Хампел в последнем заезде, в котором стартовал практически уже с золотой медалью, «подарил» очень важное очко своему товарищу по команде Рафалу Шомбирски. Адресованные Хампелу свист и проклятья последовали с трибун после того, как, лидируя все четыре круга, он резко сбавил скорость и пропустил вперед коллегу. Еще большая волна возмущения последовала, когда Шомбирски, получивший право на перезаезд за бронзовую медаль (за счет «халявного» очка), выиграл у любимца шведской публики Фредерика Линдгрена.

Вот FIM и приняла решение проводить финал чемпионатов мира в 23 заезда с двумя полуфиналами и финальным заездом. Это значит, что в 20 заездах определят 8 лучших, среди которых в трех заездах будет выявлен чемпион. В финальном заезде встречаются четыре сильнейших гонщка, занявших 1-е и 2-е места в полуфиналах. Теперь ни у кого не появится желание в финальной гонке пропускать кого-то вперед: в какой последовательности гонщики финишируют, в такой и займут место на подиуме.

РАЛЛИ-РЕЙД

ИСПАНСКАЯ НАДЕЖДА

Раньше тем, кто собирался на «Дакар», рекомендовали попробовать силы в тунисском ралли. Эта в меру сложная гонка считалась во внедорожных кругах самой подходящей для подобного дебюта. В этом сезоне «Optic–2000», проводившаяся в 23-й раз, стала одним из ключевых этапов чемпионата мира.

РАСКЛАД УЧАСТНИКОВ И ТЕХНИКИ

В первом этапе чемпионата мира – ралли «Optic-2000» с компактным маршрутом 2403 км – приняли участие 110 гонщиков (в том числе 13 на ATV) из 18 стран. Расклад по маркам мотоциклов выглядел следующим образом: KTM – 71, Honda – 12, Yamaha – 9, Husqvarna – 3, Suzuki – 1. Среди четырехколесников были представлены Honda, Yamaha, BMW, Gas-Gas и Husaberg.

Новшеством чемпионата стала новая официальная категория – класс 450 см³. В основных пропагандистах «малой кубатуры» числились чилиец Карло Де Говардо (KTM 450 Rally), испанец Франк Олми и француз Кристоф Мейа (оба на Honda XR400), а также француз Давид Кастё на Husqvarna TE450.

Только перед стартом выяснилось, что не приедут зубры внедорожной дисциплины итальянец Фабрицио Меони (у него воспаление легких с высокой температурой) и испанец Нани Рома (травма колена). Так что 2-цилиндровых KTM LC8 950 в Ницце не оказалось.

– Конечно же, без Нани и Фабрицио гонка будет не та, но конкуренция остается, – заметил, уже предвкушая дуэль с действующим чемпионом мира Сирилом Депре (Франция, KTM LC4), его соотечественник 2-кратный победитель «Дакара» Ришар Сенкт (KTM LC4).

КОМА БРОСИЛ ВЫЗОВ ЧЕМПИОНУ

5-километровый пролог ралли на склоне горы в районе Левенс выиграл испанец Эстев Пухоль (KTM LC4), вслед за ним финишировали на более легких аппаратах Франк Олми и Давид Касте.

Открывал гонку этап Эль-Кантара – Некриф (288 км) – первый из трех так называемых «этапов без GPS». Гонщикам пришлось почти три сотни километров ориентироваться по старинке: по «легенде». Первым финишировал молодой испанец Марк Кома (KTM LC4), Карло Де Гавардо захватил лидерство в новой категории (и до конца ралли не отдал его никому).

На другой день на закольцованном этапе Некриф – Некриф (307 км) успех был на стороне Сирила Депре. Парижанин возглавил общий зачет. Зато это был плохой день для его товарища по команде Ришара Сенкта – он упал где-то посреди этапа и потерял четверть часа. Кома оставался основным соперником Депре.

Этап Некриф – Эль-Борма (341 км, СУ – 328 км), ведущий к нефтеносным полям тунисского юга, дал почувствовать, что ждет участников ралли на знаменитой петле Эль-Борма. В переводе с арабского Эль-Борма – значит, котел. Температура доходила до 40 градусов в тени. Депре уступил более минуты Марку Кома, который сократил отставание до 10 секунд. Что касается «легковесов», то у Олми было серьезное падение, и его отставание от лидирующего Карло Де Говардо увеличилось. Давид Кастё получил травму и прекратил гонку.

Кольцевой этап вокруг Эль-Борма (310 км, СУ 262 км) давно стал классикой тунисского ралли. Жара и горы песка. Сирил Депре уступил норвежцу из Осло Пал Андерсу Уллевалсетеру (KTM LC4), однако в общем зачете увеличил свое преимущество. Норвежец заявил о себе на этой гонке еще в прошлом году. И вот на этот раз викинг обошел именитых французов Депре и Сента, африканца Алфи Кокса (KTM LC4) и восходящую звезду Марка Кома.

Этап Эль-Борма – Рас-эль-Уэд (247 км) добавил интриги гонке – Марк Кома снова возглавил зачет. Петля вокруг Рас-эль-Уэда (337 км, СУ 314 км, без точек GPS) оказалась одной из самых сложных на ралли. Ветер со стороны Кзар Гилена принес жару и тучи саранчи. Сирил Депре оказался на высоте – накануне финального этапа он навел порядок в общем зачете: выиграв этап, на шесть минут оторвался от Кома.

На последнем 282-километровом участке Рас-эль-Уэд – Тозер сюрприз все же был: первым на финише отметился итальянец Маттео Грациани (KTM LC4). Однако в общем зачете он не попадал даже в «десятку». Поэтому в центре внимания оставалось выяснение отношений между Сирилом Депре и Марком Кома. Испанец на какое-то время даже виртуально возглавил зачет, но помешали неполадки в топливной системе его KTM. В результате Депре обошел на три минуты того, кто стал откровением гонки: испанец одержал три победы на этапах и занял общее второе место. Третье место на подиуме досталось Ришару Сенкту.

В категории «450» победу праздновал Карло Де Говардо (6-е место в общем зачете). Вслед за ним на подиум поднялись Франк Олми и Давид Касте. Всего до финиша добрались 78 участников.



Сирил ДЕПРЕ

СПИДВЕЙ

ЛУЧШИЙ ИТАЛЬЯНЕЦ



По результатам опроса спортивных журналистов Италии Валентино Росси признан «Лучшим итальянским спортсменом 2003 года». 5-кратному чемпиону мира в шоссейно-кольцевых гонках вручена престижная ежегодная награда, которую уже в шестой раз учреждает итальянская Stampa Estera – Ассоциация зарубежной прессы.

ПАН ПОВАЖНЫЙ

Наконец-то 27-летний тольяттинец Роман Поважный получил польское гражданство. Как известно, мастер спидвея уже несколько лет живет в Польше в городе Рыбник. Здесь бывший гонщик «Мега-Лады» женился, у него растет дочь Николь. Теперь у Поважного нет преград, чтобы выступать за клуб экстра-лиги PKM из того же Рыбника.

«ДУРЬ» СВЕЛА В МОГИЛУ

Только с третьей попытки свел счеты с жизнью 27-летний польский гонщик Роберт Дадос – чемпион мира среди юниоров по спидвею. Нельзя сказать, что его смерть потрясла спортивные круги Польши, так как наркоманские «заморочки» Дадоса всех достали. Как-то на гонках в Швеции он «ушел в свободный полет» и пропал на неделю. Медики дважды вытаскивали его с того света. Заключительная попытка наркомана завершилась закономерным финалом в госпитале Люблина – доза оказалась запредельной.

НА ТРАССЕ ДЕВУШКИ!

На Кубке мира по триалу среди юниоров испанка Лайя Сайнц рассчитывает не только улучшить свой прошлогодний результат (9-е место), но и войти в тройку призеров. Правда, пока после двух этапов – в Ирландии и Португалии она на пятом месте. А вот ее землячка Мария Джуан, победившая на первом этапе, в общем зачете занимает третью строку.

НАШИ В ЕВРОПЕ

Три российских кроссмена – Андрей Сафронов, Павел Михеев и Сергей Гарин выступили в Дании на втором этапе личного чемпионата Европы в открытом классе. Сафронов (Honda) улучшил турнирные показатели – переместился в общем зачете с 7-го на 4-е место. Для Гарина (Kawasaki), пропустившего начальный этап, это был дебют – он на 15-й позиции. Михеев (Honda) на 21-й. Лидер чемпионата – швед Йоаким Элиасон (Honda).

ТРИАЛ

ТО ЛАМПКИН, ТО РАГА...

Очевидно, что шотландец Дуг Лампкин решил отыграться за свое «поражение» на чемпионате мира в залах (бронзовая награда для Дуга – провал). На первом этапе личного чемпионата в «классике» – Гран-при Ирландии (Бангор) у него это получилось – обошел вечно второго японца Такахиши Фуджинами и испанца Альберто Кабестани. Триумфатор двух последних зимних чемпионатов испанец Адам Рага на ирландский пьедестал не попал.

На следующем этапе – Гран-при Португалии – Лампкин не попал в первую тройку. А Рага, набрав 40 очков из 40, выбился в лидеры. В общем зачете все же Железный Дуг сохранил вторую позицию.

Что же произойдет на третьем этапе в Японии? Ведь Фуджинами на своей трассе всегда побеждал.


Адам РАГА

Чемпионат мира (после 2 этапов из 10)

1. А. Рага (Испания, Gas-Gas) – 68 очков; 2. Д. Лампкин (Великобритания, Montesa-Honda) – 67; 3. Т. Фуджинами (Япония, Montesa-Honda) – 61; 4. А. Кабестани (Испания, Beta) – 58; 5. М. Фрейха (Испания, Montesa-Honda) – 49.

ЮБИЛЕЙ

FIM – 100 ЛЕТ



Международная мотоциклетная федерация отмечает в этом году свою 100-летнюю годовщину. День рождения FIM – 21 декабря 1904 года, место рождения – Париж. Первоначальное название: Международная федерация мотоциклетных клубов (FIKM).

15 сентября 1904 года на юго-западе Парижа мотоциклетный клуб Франции организовал первые международные гонки (Международный Кубок), в которых приняли участие мотоциклисты Австрии, Дании, Франции, Германии и Великобритании. В ходе соревнований появилась масса организационных проблем, связанных с правилами соревнований, судейством и т.п. И вот тогда спортивные власти стран-участниц Кубка выдвинули идею создания FIKM. Сказано – сделано. Однако в 1906 году участники 3-го Международного Кубка – представители Австрии, Франции, Германии и Великобритании – затеяли дискуссию о пользе такой федерации вообще, поскольку не всем были до конца ясны ее цели. Самым стойким приверженцем идеи FIKM оказалась Великобритания, а вернее – ее Автомотосоюз (AKU). Однако только 5 лет спустя, 28 ноября 1912 года, инициатива AKU была услышана, и в Лондоне состоялось заседание представителей мотоциклетного спорта Бельгии, Дании, Франции, Великобритании, Италии, Голландии и США. Дело сдвинулось с мертвой точки: уже через две недели в Париже прошел первый конгресс, в котором, помимо указанных выше стран, участвовали Германия, Австрия и Швейцария. Именно эти десять государств считаются официальными основателями-членами FIKM.

100-летний юбилей будет отмечаться в ходе различных чемпионатов мира по мотоспорту в течение всего года. Основное торжество пройдет 18–23 октября в Париже во время очередного конгресса FIM.

КОНКУРС

ХОЧЕШЬ ФОТОАППАРАТ?

В рамках празднования своего 100-летия FIM организует фотоконкурс среди профессионалов и любителей – на лучшее фото, демонстрирующее красоту, мощь, страсть и динамику мотоспорта.

Спонсор конкурса – фирма Canon. Победителей ждут призы: Canon EOS-1D Mark II и Canon EOS 300D – в категориях «профессионал» и «любитель», соответственно. Ценные призы предусмотрены также для вторых и третьих мест.

Первая выставка фотоснимков с объявлением победителей пройдет с 18 по 23 октября в Париже, во время конгресса FIM. В декабре на традиционной торжественной церемонии федерации по награждению всех чемпионов мира минувшего года вручат призы и фотографам – победителям конкурса. Лучшие работы будут экспонироваться в штаб-квартире FIM в 2005 году.

Заявленные на конкурс снимки должны быть собственностью участника. Минимальные размеры фото – 18x24 см^2. Творческие работы конкурсантов в любом количестве принимаются секретариатом FIM до 30 сентября 2004 года. Черно-белые фотографии допускаются, но отдельная категория для них не предусмотрена. Участники конкурса должны быть готовы представить, если потребуется, негативы своих работ. При использовании фотоаппарата с цифровым изображением снимки должны быть представлены на диске CD-Rom. Подробная информация на сайте FIM: www.fim.ch.

Не упустите свой шанс!

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Евгений ГУСТОВ, Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, Наталия ЛЮБИМОВА.
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.



www.techexport.de
МИНИ-МОТОЦИКЛЫ
Новинка USA 2004
"Спорт-байк" "Харлей" "Импалла" "Классик"
Вес 35-40 кг. Бензин 2л/100 км. Великолепный тюнинг.
Приглашаем оптовиков
Тел./факс (095) 291-97-76, 518-79-88



ALLRIGHT
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
SHOEI
Экспортный отдел в Финляндии:
тел.: + 358 9 8871 270
+ 358 9 8871 294
факс: + 358 9 8871 333
export@arwidson.fi
(095) 926 57 36
allright@finruscc.msk.ru
тел.: (812) 326 6545
тел./факс: (812) 326 6543
arwidson@peterlink.ru
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ
ROOF LASER
BMC WISECO
HIFLO FERODO
HJC SHOE
JT FACTORY
YUASA DENSO
D.I.D. SMITH
IRIS MP-ASU
HELD KAPPA
ALPINESTARS
AKRAPOVIC
ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU



(095) 786-3732 МОТОСАЛОН
КАМИКАДЗЕ
МОТОЦИКЛЫ
Б\У ИЗ ЯПОНИИ, ДОСТАВКА ТЕХНИКИ
СКУТЕРЫ В КРЕДИТ
Москва, м. "Шоссе Энтузиастов", ш. Энтузиастов д. 56, территория з-да "Прожектор"
2-я остановка от метро на любом троллейбусе в сторону области, ост. «Главная аллея».
http://kamikaze.biker.ru



мотосалон
X-FACTOR
Hyosung
Zongshen
Москва, Зеленый пр-т, дом 3а/11
(095) 368-5092
www.x-factor.ru
info@x-factor.ru
· Продажа и ремонт мототехники и скутеров
· Расходники: фильтры, сальники, свечи Denso, колодки, масла
· Запчасти для мотоциклов и скутеров
· Велосипеды
· Мотоэкипировка
· Шиномонтаж и балансировка
· Изготовление армированных тормозных шлангов
· Переоформление · Эвакуация



SUZUKI
TOHATSU
YAMAHA
EVINRUDE Johnson
VOLVO PENTA
MERCURY Propellers
Запчасти, тюнинг, аксессуары
для мотоциклов
снегоходов, лодочных моторов
гидроциклов и ATV
Ул. Нижняя Масловка д.3, офис 10
тел.: (095) 945-4415, 945-3528
E-mail: statusauto@mtu-net.ru
HONDA
Kawasaki
POLARIS
BOMBARDIER
ARCTIC CAT



Мото Рэст www.motorest.ru
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
•Honda•Yamaha•Jawa•Peugeot
ATV
•Honda•Yamaha
•Bombardier•Dinli
•Polaris
СНЕГОХОДЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
•Arctic Cat•Тайга•Буран•Рысь
ГИДРОЦИКЛЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
Щелковское ш., 5 (ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487



МОТО МИР
МотоМир
Ремонт любой сложности, техническое обслуживание мотоциклов и ATV - выезд к клиенту, Прием на комиссию и комиссионное оформление любой техники.
Новые и подержанные мотоциклы, ATV, скутеры. Одежда и аксессуары. Заказ запчастей, мотошиномонтаж.
МОТОЦИКЛЫ
(095) 503-5294, 950-8374
www.motomir.ru



















ЗАПЧАСТИ • АКСЕССУАРЫ • ОДЕЖДА ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ МОТОТЕХНИКИ





Дмитровское шоссе, 98а т. (095) 777 3893
Мытищинский авторынок, 91 км МКАД т. (095) 995 8635
www.motoplanet.ru motoplanet@mtu-net.ru

ВЛАД ПЛАСТИК
КАТАЙТЕСЬ НА ЗДОРОВЬЕ! МЫ ПОТОМ ОТРЕМОНТИРУЕМ!

- **Ремонт корпусов:** гидроциклов, катеров, яхт.
- **Обтекатели для мотоциклов** - изготовление (стеклопластик, карбон)
- **Универсальные прицепы** с подъемной стеклопластиковой крышей для перевозки гидроциклов, мотоциклов, вездеходов, снегоходов



(095) 749-7779

ПРОДАЖА СКУТЕРОВ Б/У
запчасти, ремонт, прокат, опт
т.: 935-66-79, 542-39-69
м."Калужская"
38 квартал.Юго-запад, к.5А
м-н "Автолюбитель"



б/у из Японии
в наличии и на заказ
водомоторная техника
518-9036, 540-0636, 922-4178







ЗАПЧАСТИ
для скутеров и мотоциклов японского производства новые и б/у
в наличии и на заказ
150 м от метро "Марьино", ул.Люблинская, д.126 а.
Отдельно стоящий павильон.
www.motolain.boom.ru
Тел.: (095) 109-6646, 743-8535

HONDA YAMAHA KAWASAKI KTM HARLEY-DAVIDSON SUZUKI APRILIA BMW DUCATI TRIUMPH HUSQVARNA

Ремонт и ТО мототехники.
"УРАЛ"-СЕРВИС.
Требуется механик
тел. (095) 106-73-19
м. "Красногвардейская"
Ореховый б-р, вл.28
Автостоянка "ЛАДА"

MOTO-MOTORS
- РЕМОНТ МОТОТЕХНИКИ
- Техобслуживание
- Мотостапель • Диагностика
- Жестяно-малярные работы
- Ремонт пластика, ходовой

955-5455 • 8-901-710-6590
www.moto-motors.narod.ru

По вопросам размещения рекламы в журнале «МОТО» обращайтесь в рекламное бюро «За рулем» по телефонам:
978-6167, 978-0389,
факс: 978-0012,
e-mail: kut@zr.ru



Для размещения информации о продаже техники обращайтесь по тел. 250-29-58, 978-03-89, 250-15-94

ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda GL1800A4 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2004	26990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750 C4 NEW Shadow	кастом	4-2-745	46	2004	11490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTX1300C4	кастом	4-2-1312	75	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR800A4 ABS	спорт-туринг	4-V4-782	109	2004	17490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	123	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR1000RR4 NEW Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2004	17990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600F4	спорт	4-4-599	110	2004	12490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650V4 Transalp NEW	турист-эндуро	4-V2-647	53	2004	12190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R4/CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR70R4/CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda GL1800A4 Gold Wing Red	туризм	4-6-1832	118	2004	27490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	17791 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Caponord	эндуро	4-2-998	98	2003	15399 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Tuono	стрит	4-2-998	130	2004	14599 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро	4-1-652	47	2003	10199 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FJR 1300	спорт-туризм	4-4-1295	145	2003	14900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha TDM 900	спорт-туризм	4-2-897	87	2004	12699 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125 R	эндуро	2-1-125	12	2003	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XVS 1100	круизер	4-2-1063	63	2004	11000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha V-Max	дорожный	4-4-1200	155	2004	13100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi V11 Sport	дорожный	4-2-1064	94	2003	15900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia RX 50 Minicross Basic	кросс	2-1-49.7	-	2004	1925 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RX 50 Minicross Senior	кросс	2-1-49.7	-	2004	2595 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 Minicross Challenge	кросс	2-1-49.7	9	2004	2390 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RS 50	спортбайк	2-1-49.7	-	2004	3840 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RX 50 full power	кросс	2-1-49.7	-	2004	3575 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро-туризм	4-1-652	49	2004	8870 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RSV 1000 STD	супербайк	4-V2-998	135	2004	15640 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RSV 1000 Tuono	стрит	4-V2-998	135	2004	14620 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SL Falco 1000	спортбайк	4-V2-998	121	2004	13765 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia ETV 1000 Caponord	эндуро-туризм	4-V2-998	98	2004	13235 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi Nevada 750 Base	кастом	4-2-744	46	2003	8950 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi Breva 750 IE K	накед	4-2-744	46	2004	10195 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi V11 Sport	спортбайк	4-2-1064	94	2004	14580 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi California EV	кастом	4-2-1064	76	2003	14920 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli Tornado 900 Tre	супербайк	4-3-898	143	2004	23400 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli Tornado 900 Tre RS	супербайк	4-3-898	143	2004	24900 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli TnT 1130	стрит	4-3-1130	135	2004	17000 €	ИталМото www.italmoto.ru
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-650	40	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-1000	172	-	17099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	-	12499 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZ 6 Fazer	дорожный	4-4-600	98	-	9449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZ 6 N	дорожный	4-4-600	98	-	9399 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha TW 200	эндуро	4-1-200	15	-	4699 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha PW 50	детский	2-1-49	3	-	1449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha PW 80	детский	2-1-80	4.8	-	1949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	120	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki DL 650 V-Strom new	туризм	4-2-645	67	2004	10990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki SV 650	классик	4-2-645	72	2004	9990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki SV 1000	классик	4-2-996	120	2004	12990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1300 R	спортбайк	4-4-988	164	2004	17900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki VL 800	чоппер	4-2-805	52	2004	11490 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung RX 125	эндуро	4-1-125	12	2004	3299 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Hyosung GT 650 new	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Урал Волк	чоппер	4-2-638	45	2004	2850 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2050 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 85 SX	кроссовый	2-1-84.9	-	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 125 SX	кроссовый	2-1-124.8	-	2004	8200 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 640 LC4	эндуро	4-1-625	54	2004	10990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	11400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	11990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure	туризм	4-2-942	98	2004	16990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 50 Senior Adventure	детский	2-1-49.8	-	2004	2490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	41000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ИЖ Планета	дорожный	2-1-350	-	2003-2004	28000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	84500 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
«Пегас-31»	мокик	2-1-50	3.8	2004	17000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ЗиД «Курьер»	дорожный	2-1-200	15	2004	22500 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10

ММВЗ «Минск»	дорожный	2-1-125	13	2004	18000-24000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
ЗиД «Пилот»	мокик	2-1-50	3.5	2004	19000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17699 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 800 Classic	чоппер	4-2-805	55	2004	8609 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14599 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki ZRX 1200	спорт-туризм	4-4-1164	152	2004	12199 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Z 750 NEW	дорожный	4-4-748	82	2004	8099 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	18599 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YZF-R1 NEW	спорт	4-4-998	172	2004	17099 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha YZF-R6	спорт	4-4-600	123	2004	12399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XV 1600 A	чоппер	4-2-1602	62	2004	13949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4-2-1063	62	2004	11749 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2004	9509 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	9399 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Скутера						
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5.8	2004	2829 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Aprilia Habana 50 custom	скутер	2-1-49.4	-	2004	3000 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Rally 50	скутер	2-1-49.4	-	2004	2480 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SR 50 H2O FT	скутер	4-1-49.4	-	2003	2980 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Atlantic 200	скутер	4-1-200	18	2004	5340 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Atlantic 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8060 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Scarabeo 200	скутер	4-1-200	18	2004	4930 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Scarabeo 500	скутер-макси	4-1-460	39	2004	8360 €	ИталМото (095) 780-42-94
Hyosung SF50 Prima	скутер	4-1-49	5	2004	1899 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	890 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	13990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AY 50	скутер	2-1-49	5	2003	2950 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha XP 500 T-max	скутер	4-2-499	43	-	10599 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha NEOS 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Jog 50 RR	скутер	2-1-49	7	-	2908 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha AEROX 50	скутер	2-1-49	7	-	2969 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-49	7	-	2950 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Malaguti	скутер	2-1-/	-	2003/04	37-93000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-98-83
Honda	скутер	2-1-/	-	1996-2002	17-33000 руб.	Мотосалон «Астэк» (095) 107-56-76
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	11999 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	спорт	2-2-350	46	-	7899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 R	спорт	4-1-660	46	-	10099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	-	-	10799 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 350 X Warrior	спорт	4-1-350	27	-	7779 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 350 FWAN	утилитарный	4-1-350	-	-	8999 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFS 200 Blaster	спорт	2-1-200	21	-	4899 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	4-1-125	8.6	-	4949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Honda TRX650FA4 Rinkon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Ranger AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	-	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Hyosung TE 50	-	2-1-49.7	-	2004	2100 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	50,3	2004	11800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha 660 RAPTOR	спортивный	4-1-660	60	2004	10000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Breeze	детский	4-1-125	-	2004	4700 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier Quest XT	утилитарный	4-1-650	55	2004	12150 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
ЗиД «Фермер»	утилитарный	2-1-/	-	2004	33000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11549 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9349 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Гидроциклы						
Bombardier RXP	спорт/отдых	4-3-1500	215	2004	14800 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Bombardier GTI	отдых	2-2-747	85	2003	9200 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
Yamaha FX 160 CRUISER NEW	3-местный	4-4-998	160	2004	17399 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XL 700	3-местный	2-2-701	80	2004	8949 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha GP 1300 R	2-местный	2-3-1297	165	2004	14399 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha SUPERJET	стоячий	2-2-701	73	2004	7299 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Катера						
Finmaster 5700	отдых	подвесной мотор	60-115	2004	24800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaran B-400	отдых	подвесной мотор	-	2004	1690 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
F2.5 AMHS	-	4-1-72	2.5	2004	875 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
3 AMHS-MALTA	-	2-1-70	3	2004	815 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
9,9 FMHS	-	2-2-246	9.9	2004	1990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
25 BMHS	-	2-2-496	25	2004	2590$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
40 XMHS	-	2-2-703	40	2004	3085 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
60 FETOL	-	2-3-849	60	2004	6090 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8910 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63


НОВЫЙ ВЫПУСК
МИР мотоциклов
2004
За рулем выпуск девятый
ISSN 1560-3288
СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ МИРА
С ПОДРОБНЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ
ТРИУМФ Тракстон 900
ЦЕНЫ
МОТОЦИКЛЫ БУДУЩЕГО
ОТКРОЙ СЕЗОН!


панавто
официальный дистрибьютор YAMAHA в России
Мототехника Yamaha. Модели 2004 года
YAMAHA
R1
С 2004 года оснащается инерционным наддувом. Мощность — 172 л.с.
YAMAHA
Лучший мотоцикл 2004 года.
Одежда Spidi, UFO
обувь Sidi
Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»
Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68. Одежда, аксессуары: 974-13-22
Информация о дилерской сети на www.panavto.ru
ДП ПАНАВТО – официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине
01001, Украина, Киев, пр-т Героев Сталинграда, 10 «А», корпус 5, тел./факс: +380/44/ 230-89-89
Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22. т/ф.: +380/44/494-31-44